# MEHRRUMPFBOOTE

MULTIHULL DEUTSCHLANDs Magazin

VEREINIGUNG VON MEHRRUMPFSEGLERN e.V. • NR. 136 • Juli 2010

*Liebe MehrrumpfseglerInnen,*

*zunächst gibt es eine traurige Nachricht. Der Katamaran-Pionier Rudolf Wagner hat uns für immer verlassen. Bitte lesen Sie meinen Nachruf und die Kurzbiographie seiner Witwe.*
*Im übrigen ist dies eine ganz besondere Ausgabe unserer Mitgliedszeitschrift. Dies ist die letzte Ausgabe, die alleine in der Verantwortung von Klaus Ehm liegt. Leider ist es mir nicht gelungen, die Redaktion zu erweitern und zukünftig Klaus Ehm gemeinsam mit Hermann Scheppelmann die Verantwortung zu übertragen. Aber ich respektiere den Wunsch von Klaus Ehm. In jedem Fall möchte ich mich von Herzen für seine Leistung in den letzten etwa 15 Jahren bedanken. Klaus hat immer zuverlässig dafür gesorgt, dass der Boote 4x im Jahr erscheinen konnte. Wir hatten immer eine offene, förderliche und herzliche Zusammenarbeit in diesen Jahren. Klaus hat den Booten sehr geprägt, ihm eine neues Layout und spannende Inhalte gegeben und er gibt sein „Baby" nur schweren Herzens ab. Ich wünsche mir, dass wir Dich Klaus doch noch für eine Zusammenarbeit im Internet gewinnen können, die sicher auch problemlos möglich sein wird, wenn Du Dir Deinen Lebenstraum der Langfahrt realisieren wirst. Ich wünsche mir sehr, dass Du mir und uns als Freund erhalten bleibst. Gerne möchte ich auch in Zukunft mit Dir kochen oder vielleicht auch endlich einmal zusammen segeln.*
*Nachdem ich selbst vor ein paar Wochen endlich mal wieder zum Segeln gekommen bin und das Glück hatte, nach einigen Jahren wieder eine Catana einsetzen zu können, muss ich sagen, dass ich von der performance dieser 431 restlos begeistert war. Hoch am Wind, dank der Schwerter problemlos in Luv mit 10 bis 11 Knoten bei einem 5er Wind an größeren Monos vorbeizuziehen und herrliche Segeltage an der Côte d`Azur zu verleben, hat mich wieder komplett für den stressigen Alltag motiviert. Nun war ich ganz aktuell auch eingeladen, den Start der Rundum 2010 in Lindau am Bodensee auf dem Startschiff zu erleben. Der YSA Kat unseres Clubmitglieds Sven Akermann hatte einen sehr guten Start. Bei anfänglich frischem Wind konnten sich die großen Mehrrümpfer auch gegenüber den Liberas durchsetzen und schnell auf und davon ziehen. Im Laufe der Nacht änderte sich das Bild dann etwas, da der Wind zeitweise völlig einschlief. Als ich bereits wieder zu hause in Frankreich im Bett lag, lief aber dennoch der Schweizer Katamaran „Sonnenkönig" vor der RS Solar und der Extreme 40 „Red Bull" als 1. Schiff ein.*

*Also 3 Mehrrümpfer an der Spitze. Danach die 1. Libera und YSA als 10.*
*Die kleineren Trimarane kamen allerdings leider nicht so gut weg und dümpelten eher im Mittelfeld.*

*Hier das Endergebnis nach berechneter Zeit:*
*Mehrrumpfboote*

| Einlauf | Segelnr. | Schiffsname | YSZ/ OR | Skipper | Club | ber. Zeit |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 05:18:30 | SUI 13 | Oiseau Roc | 56 | Claas van der Linde | SSC | 17:30:54 |
| 05:35:42 | SUI 44 | Holy Smoke | 56 | Albert Schiess | YCA | 18:01:36 |
| 005:10:46 | X 40 | Red Bull | 50 | Roman Hagara | YCZ | 19:21:32 |
| 04:50:49 | SUI 777 | Sonnenkönig | 48 | Stefan Stäheli | SSCR | 19:28:22 |
| 05:06:58 | G 18 RS | SOLAR | 48 | Ralph Schatz | YCM | 20:02:01 |
| 06:36:30 | GER 30 | YSA | 55 | Tom Ruegge | SVK | 20:11:49 |
| 05:46:12 | AUT 15 | Skinfit | 48 | Fritz Trippolt | YCB | 21:23:45 |
| | 195 | EXTRIM | 97 | Rainer Baechle | TORC | dnf |
| | 236 | Funky Rana | 97 | Ulf Hügel | SVH | dnf |
| | SUI 494 | Makani nui | 103 | Markus Schilling | SCRG | dnf |
| | GER 021 | Speed Triple | 95 | Richard Mueller | TOC | dnf |
| | SUI 007 | Y-NOT? | 100 | Hubertus von Hanstein | SKM | dns |

*Zum Schluss meine Aufrufe an das Gewissen der „Mithelfer und Unterstützer" im Verein.*
*Für die hanseboot 2010 werden wir wieder das Multihull Center und ein Multihull Forum organisieren. Hierfür benötigen wir Referenten. Vorschläge und Ideen bitte direkt an mich über w.koch@cat-sail.de. Vielleicht interessiert sich auch jemand dafür, dort einen Stand zu mieten.*
*Für Januar 2011 benötigen wir für Düsseldorf andere Exponate, sprich Schiffe. Bitte macht uns hierzu ebenfalls Vorschläge. Und es wird erstmals wieder Vorträge in Düsseldorf geben.*
*Viele Grüße aus dem sonnigen Südwesten*
*Ihr/Euer*

*Wolfgang Koch*

# MULTIHULL DEUTSCHLAND

Vereinigung von Mehrrumpfseglern e. V.

## Vorstand

**Vorsitzender**
*Wolfgang Koch*
Gundelfinger Str. 19
79108 Freiburg
(0761) 1378408
(0761) 1378410
koch@multihull-verein.de

**Stellvertreter**
*Hermann Scheppelmann*
Vor den Balken 34
38120 Braunschweig
(0531) 2635995
hsberater@web.de

**Stellvertreter**
*Jan Wölper*
Jappopweg 9 c
25421 Pinneberg
(0 40) 37 63 00
Mobil (01 72) 4 05 05 40

**Schatzmeister**
*Claas Schwandt*
Nachtigallweg 1
28790 Schwanewede
(04 21)63964-09 -10
Mobil (01 60) 90377908
cat@imail.de

**Internet**
*Markus Frey*
65 Richmond Road
Cambridge CB43PT
(0044)1223710051
markus.frey@multihull-verein.de

**Bankverbindung**
Konto 062426747
BLZ 28050100

## Regionalobleute

**Weser, Ems**
*Ralf Weise*
(04 21) 46045730

**Schleswig-Holstein, Hamburg**
*Johannes Frost*
Britzweg 33
24111 Kiel
(0 431) 6969940
jodinikiel@googlemail.com

**Vorpommern, Mecklenburg, Ostsee**
*Gerald Kinze*
Parkstr. 6 A
18528 Bergen auf Rügen
(0 38301) 88434
(0 38301) 88431
ruegen@trans-ocean.org

**Nordrhein-Westfalen**
*Michael Thon*
Nikolausstr. 1A
52391 Vettweiss
michael.thon@timeout.de
(02 227) 90 81 0

**Berlin**
*Joachim Kästel*
Riensbergstr. 68
13599 Berlin
(0 30) 791 49 18
(0 30) 79 70 02 89
j.kaestel@gmx.de

**Niedersachsen**
*Christoph Wentland*
Tiestraße 12
31171 Nordstemmen
(050 69) 18 36
Mobil (01 62) 3 31 04 87
info@yacht-netze.de

**Rhein-Main** *Frank Kisch*
Neudorfgasse 18
65239 Hochheim
(06146) 608477
Frank.Kisch@wirtschaftsgutachter.com

**Südwest** *Wolfgang Sorg*
Kohlerstraße 18
70619 Stuttgart
(07 11) 474345

**Bayern** *Kurt Diekmann*
Grünwalder Straße 69
81547 München
(0 89) 64 37 48

**Azoren** *Mikael Bahner*
Calheta, Santo Espirtito
9580-209 Vila do Porto
Santa Maria, Azoren, Portugal
mike.azores@sapo.pt
www.blueazores.com


# MEHRRUMPFBOOTE

## Magazin für Mehrrumpfsegler

Mehrrumpfboote erscheint viermal jährlich. Für die Mitglieder des Vereins Multihull Deutschland sind die Bezugsgebühren mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Redaktion, Herausgeber, Verlag, verantwortlich im Sinne des Presserechtes für **diese** Ausgabe:
Klaus Ehm, Leibnizstraße 2, 75210 Keltern,
(0 72 36) 13 06 39, (0 72 36) 13 06 41

© by Klaus Ehm, Keltern.

Dieses Magazin und die darin veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdrucke oder andere Formen der Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit vorheriger, schriftlicher Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Rechte für die Veröffentlichung in den Medien sowie auf der Webseite des Vereins werden mit dem Zusenden von Manuskripten, Daten und Bildern automatisch erteilt.
Ich mache insbesondere darauf aufmerksam, dass alle Konstruktionszeichnungen geistiges Eigentum der Erzeuger bleiben und ohne deren Erlaubnis nicht genutzt werden dürfen.

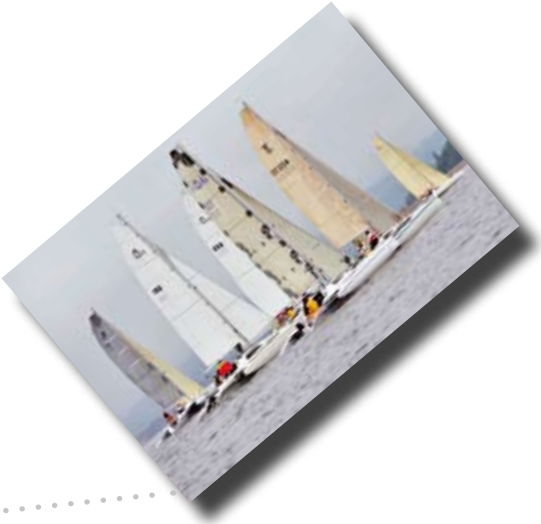
**Bitte beachten:**
**Redaktion, Herausgeber, Verlag, verantwortlich im Sinne des Presserechtes für die folgenden Ausgaben:**
**Hermann Scheppelmann**
**Vor den Balken 34**
**38120 Braunschweig**
**(0531) 2635995**
**E-Mails und Daten bitte an hsberater@web.de**

Redaktionsschluss der folgenden Ausgabe:
1. September 2010

# Inhalt

MEHRRUMPFBOOTE • Nummer 136 • Juli 2010


| | | |
|---|---|---|
| Titel | • | CORSAIR 37 |
| Info | 1 | Wolfgang Koch, Worte des Vorsitzenden |
| | 2 | Multihull Deutschland |
| | 3 | Impressum |
| | 4 | Inhalt |
| Multihull-Termine | 6 | Multihuller - regional und international |
| Aktuell | 6 | Klaus Ehm, Americs Cup 34, Multihull Class Rule (Concept) |
| | 8 | Wolfgang Koch, Nachruf Rudolf Wagner |
| | 8 | Antje Fink-Wagner über Rudolf Wagner |
| | 10 | Wolfgang Sorg, Danke Klaus! |
| Regatta | 14 | Peter Meincke, Sternstunden |
| | 15 | Peter Meincke, CORSAIR Deutschland Cup am Chiemsee |
| | 18 | Nico Boon, Spinnaker und Screacher mit KISS bewerten |
| Aufrecht Segeln | 22 | Gertraud Filgis, Mittelmeerflair mit Cucaracha |
| | 29 | Albert Stöcker, Neues von der IMAGINE |
| Mehrrumpfboote | 30 | Klaus Ehm, Leichtwindrenner CORSAIR 37 |
| & Rat | 42 | Wolfgang Sorg, Refit FORMAT 700 - Trailerbarer Kat |
| | 52 | Horst Sammler, www.dieproa.de |
| | 54 | Klaus Ehm, Der Brummel-, Grab- oder Versteck-Spleiss |
| Service | 60 | Boots- und Flohmarkt |



Tipps

# Jede Menge Erfahrungen

# Multihuller - regional und international

**Treff der Multihuller in Südwest zwischen Rhein, Neckar und Bodensee:** An jedem 1. Freitag im ungeraden Monat, ab 19 Uhr im Restaurant PALADION des SV Böblingen. Böblingen, Silberweg 18. Im Juli am Bodensee, Wasserburg.

**Die Münchner (und drum rum) Multihuller** treffen sich an jedem ersten Freitag im geraden Monat im Luisengarten in Pasing: Ecke Orthstraße-Floßmannstraße, ab 19 Uhr.

**Regionalgruppe Nord-Weser&Ems** Kontakt über Ralf Weise weise@cat-sale.de und Claas Schwandt cat@claasi.net

**Niedersachsens Häuptling,** Christoph Wentland, 3(050 69) 18 36, Mobil (01 62) 3 31 04 87, info@yacht-netze.de, lädt ein: Bitte Christoph anrufen, gerne bis 23 Uhr.

**Berliner Multihuller**: Infos bei Joachim Kästel Tel. 01732364918, J.Kaestel@gmx.de

**Nordrhein-Westfalen:** Regionaltreffen im Düsseldorfer Yachtclub, Rotterdamerstrasse 30. Info: Michael Thon

**Treffen der Nordlichter in Schleswig-Holstein, Hamburg.** Die Nordlichter treffen sich normalerweise ab 18 Uhr in Kühls Gasthof in Wasbek bei Neumünster. Mehr bei *Johannes Frost*, jodinikiel@googlemail.com

## AC34 Multihull Class Rule Concept Document

### PREAMBLE

The objective of this multihull rule is to create a class of boat capable of racing in wind speeds from 5 to 30 knots.

### CONCEPT

- Boat is to be a catamaran with good light-wind performance.
- Target boat speed for TWS below 10kn to be 1.2x TWS upwind; 1.6x TWS downwind.
- Hull-flying TWS (measured at 10m) to be 5kn upwind, 6kn downwind.
- Final dimensions for mast height, beam and displacement shall be the result of the Rule Author's research targeting the correct Hull-flying TWS and desired wind range.
- NOTE: dimensions with "*" means dimension is available for review and modification by Rule Authors.
- Tight overall control on parameters so that length, beam, mast height are the same.
- Freedom with appendages and sail plan, but quantity of components controlled by Protocol.
- Boats shall be able to disassemble. The intent is to break down within 1 day and assemble within 2 days.
- All components must fit within defined volumes to allow for ease of freighting.

### PLATFORM

- Length: maximum overall length = 22m
- Beam: Maximum overall = 15.5m; Minimum overall = 15.4m*.
- Beam of float centreline at amidships to be greater than 14m*. The intent is to avoid boats oriented only to light winds by being narrower.
- Weight of platform in racing trim without mast, sails, people, fuel, media equipment shall be greater than 4000kg* and less than 4200kg*.
- Racing weight without fuel and media equipment shall be greater than 7200kg* and less than 7400kg* (to be finalised as per Concept Paragraph).
- Racing weight shall not vary more than 100kg* during a series.
- No limitations on hollows or appendage attachment zones. This does not override maximum beam limit.
- Hull construction shall have limits to "advanced boat building technology level."
- Hull materials shall have a fibre limit based on common material selection criteria (rather than a hard limit) and high-grade boat building carbon-fibre only.
- All platform components, except appendages & mast, must fit within a box 22* x 3* x 2m*.
- Details of the joints so that the platform can be disassembled are free.

### FLOATS

- 1m* length of float stern to be replaceable overnight. Consideration to keeping steering out of this area.
- Outside skin on outboard sides shall be above a minimum weight.
- Crash bulkhead 2m* aft of float bow.
- Aft crossbeam or equivalent structure to be no closer to the float stern than 1.5m forward.
- Each float shall be symmetrical about its own centreline.

### APPENDAGES

- During racing, appendages must remain within the platform dimensions (intent is that if the boat is at 0 heel, then it always fits within a box 22m* x 15.5m* x 44m* above WL, and 22m* x 15.5m* x 4.4m* below WL).
- Maximum racing draft 4.4*m, measured upright, rig tension slack.
- Maximum moveable appendages shall be 4* (intent is one rudder and one bilgeboard without trim tab per float so that symmetrical rudder rotates about single, near-vertical axis; bilgeboard may be asymmetrical, curved, canted, yawed and raised).

## WING RIG

- Concept allows a wing with multiple rotating elements on a single pivot on the platform.
- Profile area limit: Wing must fit within defined volumes - 2 of A and 4 of B (E.g.: 2 longitudinal parts of front element with multiple smaller flap elements).
- Volume A 22*m x 3*m x 1.5*m; Volume B 11*m x 4*m x 2*m (example only).
- Maximum mast height 44*m above water; minimum height 43.8*m.
- Boom or wing can extend up to 1m aft of the transom.
- CG and Weight defined for Rig (order of 900kg).
- Fibre limit defined for rig.
- Construction limitations for all wings.

## RIG

- Sprit length 26.5m* from transom.
- Headsails must be tacked on centreline.
- Construction limitations for all rigs.

## SAILS

- Max area of genoa will be fixed number determined by Rule Authors
- Girth formula to ascertain area.
- Upwind headsail tack 22m* from transom
- Downwind headsail tack 26.5m* from transom.
- Downwind sails unlimited. Downwind sails must be sheeted onto the platform.
- No limit on batten count.
- Battens not to cheat sail area or sheeting rules.
- Headsail tacks must be on centreline.

## GENERAL

- Crew will number 11 at average 95kg (plus 1 non-participating guest).
- Engine: Consideration is given to powered system for daggerboard raising/lowering and rig canting. Must be a green solution (battery/hydrogen/etc) and noise limited.
- No super exotic materials (boron, beryllium, etc).
- Propulsion limited to effect of water and wind on sails, hull and mast.
- Thickened sails are allowed.
- Lifting point shall be defined as part of the boat.
- No water ballast or skin friction systems.
- Minimum netting specifications and extents for safety.
- Ballast to achieve minimum weight must be fixed and have a maximum density limit.

## MEDIA

- Media rules will be subject to change by the Technical Director (not unanimous).
- These changes will be considered regarding impact on the teams and significance to the media group.
- Changes will not occur during a Regatta.
- Media spaces to be defined during writing of class rule.

## INTERPRETATIONS

- Public Interpretations accepted quick turnaround like AC32.
- Technical committee may request diagrams and further information to accurately define the intended usage and purpose. This usage forms part of the interpretation and other usage or purpose outside of the original interpretation will need re-interpretation.
- No Private Interpretations.
- Drawing review available – encouraged by jeopardy if found illegal later.

**Americas Cup 34**
**(Entwurf)**
**Die Boote:**
**Katamarane für**
**5-30 kn Wind,**
**22x15,5x4,4m**
**7.400 kg**
**Wing-Mast 44m**
**Crew 11**

www.americascup.com

Kommentar:
Keine quadratischen Boote, keine fliegenden Trimarane - die STARS AND STRIPES kann wieder ausgepackt werden. Rückschritt als Fortschritt verkauft.

# Nachruf Rudolf Wagner

Mit Bestürzung habe ich vor einigen Wochen erfahren, dass uns Rudolf Wagner für immer verlassen hat. Bin ich nun berufen, einen Nachruf auf ihn zu schreiben ? Vielleicht nicht. Ich habe ihn nicht persönlich gekannt. Dennoch habe ich eine gewisse Verbindung zu ihm. Nach der Lektüre seiner Bücher, die mir sehr gefallen haben, wollte ich ihn zu einem Vortrag für Multihull Deutschland überreden. Deshalb haben wir vor ein paar Jahren mal länger telefoniert. Diese öffentliche Bühne war aber nicht sein Ding. Auch mit Engelszungen war er nicht dazu zu bewegen, nach Düsseldorf zu kommen. Dennoch hatten wir ein nettes Gespräch und ich habe dabei erfahren, dass er Heiner Wölper kannte.
Jan Wölper hat mir nun erzählt, dass seine Eltern wohl mit Rudi in der Karibik segelten und dass dies wohl mit ein Grund war, der sie zum Mehrrumpfboot brachte.
Nachdem ich von seinem Tod gehört hatte, habe ich die Bücher noch mal gelesen.
Ich mag seine Art des Schreibens. Im Kreise der Langfahrtsegler ist es ja eher selten, dass einer wirklich Talent zum Schreiben hat. Auch schlägt mir natürlich das Herz immer hoch, wenn er mit Verve die Sache der Mehrrümpfer vertritt und bereits so früh in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts überzeugt davon war, dass die Einrumpffraktion ihren Irrtum bald einsehen müsste und der Trend zum Multihull nicht aufzuhalten sei. Der Trend ist ja tatsächlich eingetreten, aber eben doch sehr viel verhaltener, als von ihm gedacht.
In jedem Fall war Rudolf Wagner einer der Pioniere unserer Szene und hat mit seiner Erstleistung, Überquerung des Atlantiks einhand und als 1. Deutscher in einem Katamaran und natürlich auch mit seinen Büchern maßgeblich dazu beigetragen, den Mehrrumpfgedanken in Deutschland zu fördern.
Seine Witwe hat uns freundlicherweise eine Kurzbiographie zur Verfügung gestellt, die ich einfach ungekürzt abdrucken möchte. Es ist mir ein Anliegen, Rudolf Wagner zu gedenken, und ich kann die Lektüre seiner Bücher nur empfehlen. Es gibt auch eine persönliche website, etwas verspielt, aber es lohnt sich, sie mal zu besuchen.
http://www.rudolf-nautilus-wagner.info/
*Wolfgang Koch im Juni 2010*

# Antje Fink-Wagner über Rudolf Wagner

- Voller Name: Friedrich Wilhelm Rudolf Wagner
- Geboren am 23. Mai 1925 in Erfurt
- Vater blind (Erfinder der Wagnerschen Schreibtafeln)
- Rudi lernt auf dem Schoß des Vaters, kaum dass er steht, Harmonium zu spielen; Schulung des Gehörs: lernt später morsen
- Geht mit dem Vater sonntags i.d.R. in den Erfurter Dom und genießt die Musik
- Wächst als Einzelkind und mit Blindenhund als Spielkameraden auf
- Vater arbeitet bei der Reichsbahn, deshalb können sie jährlich in die Ferien, wodurch Rudi früh das Reisen schätzen und lieben lernt, will weg aus DE, lernt deshalb leicht Französisch und freiwillig Italienisch dazu;
- Mit seinem selbstgenähten Zelt über den Rennsteig des Thüringer Waldes, klettert auf den Humboldt-Turm in Erfurt und seilt sich am elterlichen Haus ab
- Lernt 16- jährig die 1. große Liebe in Österreich kennen, Flori, der zu liebe (und weil er wegen ihr den Schulanfang 1942 in Erfurt verpasste, was ihm viel Ärger mit Eltern (Rauswurf) und Schule (er soll zur Strafe zwangsweise an die Russlandfront, sein einziger Ausweg ist es sich ganz schnell freiwillig woanders hin zu melden) meldet er sich aus der 12. Klasse zu den Gebirgsjägern nach Innsbruck. Er sieht keine große Chance dem Krieg lebend zu entkommen.
- Schreibt ab 1941 bis zu seinem Tod Tagebuch
- Kriegseinsatz bis Montenegro, Rückzug über Ungarn
- Kommt nach Kriegsende dank seines Sprachtalents bis Südtirol durch. Da er das Leben (er glaubte keineswegs daran den Krieg zu überleben) seit Kriegsende als Geschenk

Gottes betrachtet, will er es von nun an als freier Mensch nutzen und sich nie wieder zu etwas zwingen lassen. Sein großer Wunsch ist es, die Freiheit Nachkommen und mit ihm lebenden zu vermitteln.

- Wird Ende 1945 mit Flori in Bozen als feindlicher Ausländer festgenommen. 7 Monate Gefängnis, incl. Weihnachten. Krieg und Gefängnis sind absolut prägende Ereignisse für ihn mit der Folge, dass er ganz frei von Zwängen sein will.
- Flori wird durch die Festnahme von der Familie gezwungen sich von Rudi zu trennen.
- Rudi lebt nach dem Ende der Gefängniszeit vom Schmuggel Italien-Österreich und umgekehrt (siehe Buch „Übergänge“). Mehrmals entkommt er der Entdeckung nur knapp, was ihn schließlich dazu bringt sich einen ruhigeren Lebensunterhalt zu suchen. Er bittet Weihnachten 46 den hl. Antonius ihm bei der Suche nach einer Aufgabe zu helfen. Und siehe: der Pater Raphael des Kapuzinerklosters in Brixen bietet ihm an sich in dem Kloster um das St. Antoniusblatt (eine Publikation für die Deutschen in Südtirol – gibt es wohl heute noch) zu kümmern, weil es zu dem Zeitpunkt in Südtirol nicht viele mit guten Deutschkenntnissen gibt. Für Rudi ist das die Chance mit dem Schreiben zu beginnen, etwas, was ihm Freude bereitet. Er akzeptiert und firmiert bis 1951 als Bruder Wigbert (so hieß sein Vater mit Vornamen).

- In der Zeit 1946-51 klettert er extrem viel, auch auf den Montblanc, was riskant ist, weil nur eine Seite Italienisch ist, der Gipfel aber in der Schweiz liegt und er keinen Personalausweis besitzt.
- Ca. 1949 plant er mit einer Südtirolerin nach Argentinien auszuwandern und lernt intensiv Spanisch. Die Freundin geht vor ihm nach Buenos Aires und teilt ihm mit sie heirate einen Argentinier, woraufhin Rudi in Südtirol bleibt..
- 1951 bekommt er den Personalausweis und trifft seit 1942 erstmals seine Eltern in Berlin. Er ging nicht zu seinen Eltern nach Deutschland, weil diese in der russischen Besatzungszone (Erfurt) lebten und Rudi wollte die Hitlerdiktatur nicht gegen den Kommunismus tauschen.
- Seit Passerhalt importiert er deutsche Produkte nach Italien. „Made in Germany“ ist sehr beliebt in Italien. Das Geschäft wächst schnell. Er hat schließlich eine Firma mit Sitz in Mailand und verkauft Riesenmaschinen u. a. an FIAT. So kann er sich später in kurzer Zeit zwei Katamarane leisten.
- Am 2. Juni 1954 heiratet Rudi die Südtirolerin Pia Dejaco, die ein Antiquitätengeschäft in Brixen hat. Die 16 Jahre ältere Frau motiviert und fördert ihn stetig und die Beiden bleiben bis zu Pia´s Lebensende 1982 in freundschaftlichem Kontakt. Sie haben viele gemeinsame Interessen (deutsche Kultur, Musik und Kunst). Rudis Kinderwunsch erfüllt sich mit ihr jedoch nicht.
- Am 18. Juni 1964 wird sein Sohn mit der Südtirolerin Antonia Huber in der Schweiz geboren. In Italien gibt es keine Möglichkeit sich scheiden zu lassen und so ist das Leben mit Mutter und Sohn schwierig dort. Rudi, der schon in Mitte der 50ziger Jahre anfing von einer Atlantiküberquerung zu träumen treibt diesen Traum nun zur Realität. Rudi selbst schreibt: „Im Anschluss ans Sehnen nach nahezu unerreichbaren Höhen (Gipfeln) folgte am Kalterer See der Wunsch zum In-die-Ferne-Segeln. Eine Jolle besaß ich am Kalterer See schon. Wie einst in alpinistischen Fragen warf ich mich jetzt auf alles was Segelboote betraf. Deutsche Weltumsegler und Segelbuchautoren gab es noch nicht. Mein erstes Segelbuch, in Innsbruck erstanden, war noch auf Französisch gedruckt. In Paris und London fand ich was ich suchte. Ich wunderte mich, warum die damals noch in den Kinderschuhen steckenden Mehrrumpfboote in Deutschland beim Etablissement der Kielbootsegler nur herbe Kritik erregten. Ich sah das ganz anders und wollte es Ihnen beweisen wie falsch sie lagen.“
- Rudi machte in Glücksburg alle Segelscheine.
- Im Juni-Juli 1967 segelt er alleine im acht Meter langen Bobcat „Hobby“ von England über Cherbourg (Frankreich) und dann nonstop nach Antigua (3900 sm) in 37 Tagen, um die Hochseetauglichkeit seines Katamarans zu testen. Rudi schreibt: „Kein schlechtes Etmal. Damit hatte ich bewiesen, wie unrichtig alle Vorurteile waren. Dass ich überhaupt der erste war, der allein so eine weite Strecke im Mehrrumpfboot zurückgelegt hatte, erfuhr ich erst hinterher.“ Siehe „Weit, weit voraus liegt Antigua“, Delius& Klasing Verlag. Damit löst er eine schnell wachsende Begeisterung für Katamarane aus.
- Sein Import- und Exportgeschäft in Mailand verkaufte er, weil er von nun an in der Karibik zu leben beabsichtigt, wo auch sein Sohn „frei“ aufwachsen soll.
- Zur weiteren Entwicklung schreibt Rudi selbst „Während des einen Monats nach meiner Einhand-Überquerung auf den Kleinen Antillen hole ich mir eine „Infektion“, die vom Baden vor weißen Stränden und Palmenrauschen ausging. Bevor ich noch ohne mein Boot „Hobby“ nach Italien zurückflie-

gen musste, hatte ich schon den Nachfolger in England bestellt, die nun schon 10 m lange „Eilandhopper“. Der Name war in beiden Fällen Programm.“

- Da die Werft vor Fertigstellung von „Eilandhopper“ finanziell am Ende war, baut er ab Ostern 1968 das Boot selbst fertig. Darüber wird es Ende Oktober 1968 und er segelt mit werftneuem Boot und Familie („Little Rudi“, der Sohn ist 4 Jahre alt) vom 14. Oktober 1968 bis 19. Januar 1969 über Brest, Lissabon, La Palma nach Antigua. Total circa 5000 sm wegen Schlechtwetterperioden. Siehe „Kokosnüsse satt“ Delius& Klasing Verlag.
- In Antigua wird er „Wassersportdirektor“ des damals renommierten 5-Sternehotels „Jolly Beach“ .
- Die Familie lebt auf dem 2. Katamaran „Eilandhopper“, bis die Mutter sich mit Sohn Mitte 1972 Richtung Berlin verabschiedet. Rudi bleibt in großer Einsamkeit und Ziellosigkeit zurück. Zu diesem Zeitpunkt war die Familie bereits wegen der „Black is beautiful, white man must die“ Bewegung auf Antigua nach St. Maarten weitergesegelt. Auch dort arbeitet Rudi für ein renommiertes Hotel. Die Zeit mit Sohn und Mutter in der Karibik ist in dem Buch „Inselträume“ (Delius & Klasing Verlag beschrieben).
- Von 1972-1982 befindet sich Rudi auf der Suche nach neuen Zielen. Es sind seine Hippiejahre. Er selber nennt sie seine „verspielten Jahre“. Sein Geld verdient er, indem er Eilandhopper mit sich als Kapitän zur Charter anbietet. Das erste Boot Hobby war zu dem Zeitpunkt bereits von seinem Mitarbeiter Keith auf ein Riff gesetzt worden. Durch das Chartern lernt Rudi viele großartige Menschen kennen. Viele Freundschaften entstehen so und einige der Freunde aus dieser Zeit begleiten Rudi am 12. März auf seinem letzten Weg. Auf Reisen nach Mittel- und Südamerika begeistert er sich für die Kultur der Indios und lernt Ketchuan. Er möchte die Indios unterstützen.
- Er begegnet einer Maori (Mareva), die ihn in seinem Bestreben absolut frei zu leben unterstützt. Sie hat ihr eigenes Boot und beide segeln rastlos durch die Karibik, jeder auf seinem Boot. Mareva wird in Haiti ermordet.
- Ca. 1980 bringt er die Bolivianerin Sofia mit ans Boot. Sofia ist Ernährungswissenschaftlerin, die gerne in Europa arbeiten möchte, was aber nicht funktioniert, obwohl Rudi ihr Deutsch (Englisch kann sie schon) beibringt und mit ihr von Frankreich, Belgien, Niederlande, Deutschland, Schweiz, Italien, Spanien bis Portugal die Entwicklungshilfeministerien und -institutionen abklappert. Schließlich findet sie eine gute Position in Honduras, wo sie heute eine hohe Position im Gesundheitsministerium bekleidet und mit Rudi in freundschaftlichem Kontakt bleibt.
- Am 28. März 1984 heiratet er Antje auf Anguilla, die er im Zusammenhang mit den Vermittlungsversuchen von Sofia durch den deutschen Multihull Club in Giessen kennengelernt hat. Antje lebte mit ihm ab November 1983 auf Eilandhopper. Es gibt noch ein wildes Segeljahr die Karibik rauf und runter bis Venezuela. Von Venezuela eine gemeinsame Backpacker-Reise durch Südamerika.
- Am 19.4. 1985 verlässt Rudi die Karibik, und zieht mit Antje nach Brixen, wo beide noch zwei intensive Bergsteiger Sommer genießen, bis Antje in Konstanz eine gute Anstellung findet.
- 1.10.1986: Umzug nach Konstanz. Rudi entdeckt, dass Deutschland heute ein freier demokratischer Staat ist und lebt fortan gerne in dem vorher so gemiedenen Heimatland. Allerdings begleitet er den deutschen Hang zur Verkomplizierung der Administration kritisch.
- Rudi schreibt weiter und entdeckt die Internetwelt für sich. Seine von a-z selbstgestaltete Webseite gibt ihm das Forum zur Dokumen-

tation all seiner Erlebnisse und dessen, was er der Nachwelt hinterlassen möchte. Er hat hunderte von Besuchern Monat für Monat auf der Webseite, hilft z.B. bei der Aufklärung von Vermissten des 2. Weltkrieges aus seiner Einheit.

- Rudi engagiert sich entschieden für die deutsche Sprache und gegen die Sprachreform.
- Er hält sich erstaunlich fit und radelt noch im April 2006 an einem Tag um den Bodensee.
- Im Mai 1990 segelt er mit Antje nochmals gut drei Wochen auf einem französischen 18-m Katamaran zu zweit durch die Karibik und es gibt ein Wiedersehen mit Eilandhopper, jetzt „Islandhopper“ auf St. Maarten.
- Mit seiner international tätigen Frau bereist Rudi weiterhin die Welt und lernt Afrika, Asien und Australien kennen. In diesem Zusammenhang lernt er thailändisch und kann schließlich sogar das Keyboard mit thailändischen Zeichen benutzen. Fremdartigen Kulturen faszinieren ihn.
- Im März 2009 reist das Paar nach 19 Jahren Karibikabstinenz erstmals wieder zur Silberhochzeit in die Karibik. Rudi ist wenig begeistert von den aktuellen Lebensbedingungen dort (hohe Kriminalität, unstabile politische Situation). Nichtsdestotrotz besuchen beide noch mal versteckte einsame Plätze und Rudi beweist letztmalig seine einmaligen Insiderkenntnisse der dortigen Inselwelt und segelt zum letzten Mal.
- Wie er Mitte 2009 erfährt, dass seine Frau ein Projekt in Südamerika angeboten bekommt, ist er sofort begeistert, obwohl durch drei Lungenembolien bereits erheblich geschwächt. Er kämpft darum, die Erlaubnis der behandelnden Ärzte zur Mitreise zu bekommen. Erst 24 Stunden vor Start des geplanten Fluges erlaubt Lufthansa ihm mit Sauerstoff mitzureisen, was an Schwierigkeiten mit Swiss in Zürich fast noch scheitert. In letzter Sekunde wird er im Rollstuhl an Bord geschoben. Wie die Maschine sich hebt strahlt er ganz und gar aus tiefem Herzen und braucht auch überhaupt keinen Sauerstoff.
- In Buenos Aires hilft er seiner Frau mit seinen Spanisch Kenntnissen und motiviert sie stark zu sein im Umgang mit den Machos.
- In Paraguay besichtigt er intensiv die Ruinen des Jesuitenklosters Trinidad (Weltkulturerbe der Unesco), wo die Jesuiten versuchten den Indios zu helfen und Rudis alte Begeisterung für die Indio-Kultur kommt wieder zu Tage.
- In Uruguay motiviert er Antje wieder zu reiten. Bei der Eheschließung hatte er sie gebeten diesen gefährlichen Sport zu lassen.
- In Chile freut er sich das Haus vom verehrten Pablo Neruda in Valparaiso besuchen zu können und die Kultur der Osterinsel zu erleben .
- Vor Einschiffung zur Umrundung des Cape Hoorn kann er nicht mehr und kommt in die Klinik. Er spürt, bevor die Ärzte es verstehen, dass er keine Chance mehr hat und seine letzten Worte an seine Frau sind: „Sag denen da –gemeint sind die Ärzte- keine Experimente mehr mit mir“. Wenige Tage vorher, hatte er seinen „Alta Ego“ Minou (ein Stoffkoalabärchen), auf der Hand gehabt und in Gegenwart von Antje gesagt: „Minou, du musst jetzt auf Antje aufpassen“. Minou hatte ihn seit 1973 begleitet und durfte nirgends fehlen, sonst ging bestimmt etwas schief.
- An akutem Nierenversagen stirbt Rudi am 20. Januar 2010 in Punta Arenas, einem der großen Häfen dieser Welt.
- Mit dem Psalm „Der Herr ist mein Hirte“ wird er am 21.März in Punta Arenas ausgesegnet. Seine Urne wird am 12. März 2010 auf dem Hauptfriedhof Konstanz beigesetzt, in Gegenwart vieler Freunde, u. a. sind dabei sein Bergkamerad Franz Zöggeler, mit dem er den Montblanc bestieg , sein erster Chartergast Frank Ullrich, diverse Segler-Freunde und auch pure Fans der nächsten und übernächsten Generation.

# Danke Klaus!

Als der Journalist Ernst W. Barth Anfang 1997 wieder mehr segeln wollte, daher keine Zeit mehr für den Boten hatte und einen Nachfolger suchte, gab es doch große Skepsis, ob der von ihm ausgesuchte Quereinsteiger die inzwischen erreichte Qualität würde halten können. Die Nr. 83 mit neuem Design und dem Titel Mehrrumpfboote als Blickfang machte neugierig, übrigens wurde dort das 1.000 Mitglied begrüßt und reihenweise Katamarane mit indianischen Namen zum Verkauf angeboten. Und nun, 13 Jahre und 53 Ausgaben, d.h. über 6.000 Seiten später, kann man die damalige Entscheidung pro Klaus Ehm nur als goldrichtig bezeichnen. Mit schöner Präzision hat jedes Mitglied vier Mal im Jahr den ersehnten Booten im Briefkasten, randvoll mit interessanten Beiträgen aus der ganzen Bandbreite des aufrechten Segelns.
Die inhaltliche und optische Qualität wurden schrittweise weiterentwickelt, die „Konkurrenz“ im Internet mit journalistischem Können und fachlichem Know-How eindeutig abgehängt, so dass sich der Mehrrumpfboote zu dem allseits anerkannten und sympathischen Markenzeichen von MHD etabliert hat. Und für viele der z.T. „in alle Winde“ verstreuten Mitglieder von MHD ist der Merhrrumpfboote die wichtigste Verbindung zum Verein.
Ähnlich wie sein Vorgänger will Klaus nach der Pensionierung so richtig mit dem Segeln loslegen, und man darf jetzt schon auf seine Berichte gespannt sein.
Gute Reise und nochmals herzlichen Dank für Deine Superarbeit!

*Wolfgang Sorg*

# Sternstunden

**Peter Meincke über 700 sm nonstop in 7 Tagen auf dem bayrischen Meer**

Corsair Challenge hatte sich für einen guten Zweck eine außergewöhnliche Herausforderung gestellt: Je ein Trimaran sollte auf dem Chiemsee und auf dem Starnberger See sieben Tage ohne Landgang gegeneinander segeln. Das Rennen konnte im Internet auf der Seite www.corsaichallenge.com live verfolgt werden. Sieger wird das Boot mit den meisten Meilen in der geplanten Zeit. Begleitet wird das Ganze von je einer Landbasis, bei der man spenden kann für die Organisation STERNSTUNDEN e.V. des Bayerischen Rundfunks – als zusätzlicher Anreiz konnte man auf einem weiteren Trimaran mitsegeln und erste Erfahrungen auf einem Mehrrumpfboot sammeln.

So starteten die Teilnehmer am Sonntag, den 6.Juni um 18 Uhr bei bestem Sommerwetter. Das Glück war auf unsrer Seite und wir erlebten eine hochsommerliche Woche mit leichten Winden, Sonne und Temperaturen um 30 Grad.

Am Chiemsee stand die Landbasis direkt am stark frequentierten Seeufer in Prien-Stock, entsprechend war die Neugier. So konnten täglich mehrere Begleitfahrten umgesetzt – und immer wieder auf dem Bildschirm der Meilenstand verglichen werden.

Am Sonntag, den 13.Juni um 18 Uhr lief der Trimaran auf dem Chiemsee als Sieger über die Ziellinie – just eine Stunde vorher setzte nun doch noch Regen und Gewitter ein.

Hans und Willy hatten 717 sm auf der Logge nach sieben langen Tagen und Nächten ohne Landberührung – nur täglich versorgt durch das Begleitboot. Der Spendenstand betrug Euro 1613.

Knapp dahinter lagen Werner und Gerd mit 674 sm und Euro 647 – die Starnberger wurden von der Tutzinger Schule unterstützt und hatten eine weniger optimal gelegene Landbasis. Circa 100 sm in 24 Stunden und das sieben Tage lang auf den beiden bayrischen Seen für einen guten Zweck – Herausforderung und Leistung zugleich! Wenn man bedenkt, dass die Distanz Kiel–Oslo ca 450 sm beträgt, mag man die Idee richtig würdigen!

Angedacht ist für das kommende Jahr noch den Bodensee und den Gardasee dazu zu nehmen! Wissenswertes findet man unter www.sternstunden.de und www.corsairchallenge.com

*pmeincke@t-online.de*

# Corsair Deutschland Cup am Chiemsee

**Peter Meincke**

Und wieder folgten17 Trimaran-Eigner dem Ruf von Werner Stolz zu Himmelfahrt auf den Chiemsee.
Zum 4. Mal waren die Regattateilnehmer zu Gast beim Wassersportverein der Fraueninsel. Auch dies Jahr kamen die meisten Boote im Laufe des Donnerstags auf der Stippelwerft in Prien an, wurden aufgeriggt und geslippt, um zum Empfang ab 16 Uhrrechtzeitig ihren Platz am Steg des WVF zu erreichen.
Dies Jahr war es grau, nass und kalt – und das alle Tage! Begann der Morgen mit 6 Grad, so konnte sich die Temperatur unter den tiefhängenden Wolken kaum in den zweistelligen Bereich erwärmen.
Hatten noch die Regattasieger letztes Jahr ein ausgiebiges Bad genommen, bis die Letzten über die Ziellinie kamen, so wurden diesmal die wärmenden Sachen gleich angezogen.
Und so startete die Abendregatta mit Mütze und Handschuhen. Eine frische Brise schob die leichten Tris um die Fraueninsel zur großen Freude der Segler.
Hatten doch Flauten in den Vorjahren manchen Start verzögert, Gewitterfronten zum Abbruch geführt und einschlafende Winde den langsameren Booten den Zieleinlauf verwehrt, so verhalf dies Jahr guter bis kräftiger Wind an allen Tagen zu reizvollen Wettkämpfen.
Vom F24 über den F25, Sprint und den neuen Dash, wie F27, F 28 und den F31 mit Aft Cabin waren alle verfügbaren Corsairtypen vertreten.
Ein Farrier 32 und ein Dragonfly 920 Extreme komplettierten die Palette der Mehrrümpfer .
Eine zünftige Brotzeit im warmen Vereinsheim am Seeufer rundete den ersten Tag ab – aus der Schweiz und Österreich, vom Bodensee und Rhein hatten die Eigner ihre Schiffe aus dem Winterlager befreit und genossen die ersten Segelstunden. Selbst aus Neustadt an der Ostsee hatte ein Dash750 an den Chiemsee gefunden – und wurde mit einem der vorderen Plätze nach sechs Regatten belohnt.
Wieder wurde das Treffen ein nun schon familiäres Zusammensein, auf dem Erfahrungen ausgetauscht und Anregungen weiter gegeben und so mancher Hinweis die eigenen Erkenntnisse erweitern konnte.
Ganz abgesehen davon ist die Fraueninsel allein schon ein Ziel wert und die Organisation ist hilfsbereit bei der Quartierbestellung auf der Insel oder in Gstad gegenüber auf dem nahen Festland – verbunden mit der Fähre oder dem vereinseigenen Shuttle. Natürlich ist das Ganze bei Sonne und angenehmen Temperaturen nicht zu toppen.
So ging es am Freitag nach gemeinsamem Frühstück warm verpackt auf die Boote und um die Insel auf die Ostseite des Sees hinaus.
Auch dies Jahr legte der Wettfahrtleiter Charly Zipfer vom WVF für die Langstrecke eine reizvolle Bahn aus. Im Gegensatz zu den Vorjahren hielt ein konstanter Wind über die ganze Zeit unter den regenverhangenen Wolken an.
Nun zogen die Boote vom Start aus ihre Kurse und schnell setzten sich die Könner an die Spitze – die Dash vorneweg bewiesen den Fortschritt, den die Überarbeitung des F24 und F25 über den Sprint erfahren hat. Während einige ihre Boote auf leicht getrimmt und alles Überflüssige am Seglerheim deponiert hatten, sahen andere die Freude mehr darin, überhaupt einmal die Möglichkeit gegen einen Tri zu segeln.

Schließlich segelt man meist mit seinem Boot allein und der Wettstreit, der den Dickschiffen schon auf Grund ihrer Zahl möglich ist, wird dem ehrgeizigen Trisegler nicht oft zuteil.
Auf diesen sechs Regatten – es folgte nach der Langstrecke am Freitag – nach einer Weißwurstrunde im warmen Vereinsheim noch eine Regatta - und am Samstag bei steten Winden auf der Bahn zwischen Seebruck und Chieming konnten drei Regatten gewertet werden – gab es ausreichend Chancen, das eigene Können zu testen und als Begleiter auf dem Beiboot – zuständig für einige Photos – fragte man sich doch, wie es sein kann, dass sich das Feld derart weit in die Länge zog.
In den Vorjahren sorgten die unsteten Winde häufig dafür, dass ungleiche Bedingungen einen Vergleich erschwerten.
Einhellig waren sich alle Teilnehmer einig, das dies Jahr eigentlich das schönste Treffen war – trotz der Kälte, die den Teilnehmern, die ja die Nächte in ihren Booten verbrachten, einiges abverlangte.
So endete ein gelungenes, erfülltes Treffen zu Himmelfahrt am Chiemsee mit der Siegerehrung und einer großen Party am Samstag Abend.
Trotz Kälte und grauem Wolkenhimmel, der so tief stand, dass die frisch verschneiten Bergspitzen nicht zu sehen waren, hatte der Regengott ein Einsehen und die ersten Schauer setzten am Sonntag Mittag ein mit scharfem, kalten Wind. Aber da waren die meisten bereits auf der Heimfahrt – oder auf dem Weg zur Adria! Dort reizte die Pfingstregatta – und Sonne.
Unter werner.stolz@corsairchallenge.comsind die Ergebnisse und Photos früherer und dieser Regatta zu finden.
(Wer an Photos interessiert ist, meldet sich und ich sende ihm gern eine DVD.)
*pmeincke@t-online.de*

# Spinnaker und Screacher mit KISS bewerten

## Nico Boon macht es so einfach wie möglich, Keep It Simple Stupid

Schon 2009 mochten die Crews in Holland keine Screacher verwenden, weil diese hoch bestraft wurden. Sie haben deshalb darauf verzichtet. Im gleichen Jahr wurde im Texel Rating eine gleitendes Maß für den Spinnaker und Screacher-Gebrauch eingeführt. Das Verfahren war zum Teil beeinflusst vom Verfahren wie es in der OMR, der Australischen Offshore Multihull-Regel im gleichen Jahr angewendet wurde.
Eine neue Idee war ausgearbeitet worden. Was ergibt sich, wenn wir die Effizienz von Spi(nnacker) und Scr(eacher) genauso wie bei den anderen Vorsegeln berechnen?
Alle diese Segel sind Dreiecke. Hat man die berechnete Fläche (area) eines frei gestzten Spi oder Scr kann man auf einfache Weise einen Wert für LPG errechnen mit der Formel:

LPG = area / longest leech (SL1) / 0.5.

LPG eingesetzt ergibt sich als aspect ratio
ars = area / LPG ^2.

Mit ars ergibt sich der efficiency factor
es or escr = 0.72 * ars ^ 0.3.

Mit diesem eff- factor ergibt sich als neu berechnete Fläche beim Spi

rsas = es * area – 0.30 *rsag

Beim Scr heißt es

rsascr = escr * area – 0.35 *rsag.
Ziehen wir 30 % von rsag und 35 % von rsag ab, haben wir exakt das Verfahren wie bei der OMR kopiert.

Test formulas rated spinnakers and screachers
24.mei.10

| name boat | sfscr | sl1scr | sl2scr | smgscr |
|---|---|---|---|---|
| amino | 7,07 | 11,30 | 10,46 | 3,60 |
| blue bird | 7,40 | 11,92 | 10,44 | **5,17** |
| bzn | 5,63 | 9,39 | 7,67 | 2,97 |
| day by day | 5,43 | 10,17 | 7,38 | 2,91 |
| equinox | 8,03 | 13,74 | 12,07 | 4,09 |
| fun fun | 6,79 | 9,92 | 8,38 | 3,49 |
| dragonlfy 28 test | 9,00 | 12,00 | 11,00 | 6,90 |
| makwaku | 7,19 | 11,59 | 11,11 | 3,70 |
| mi dushi | 7,27 | 10,42 | 9,38 | 3,38 |
| miss tri | 5,75 | 9,34 | 7,49 | 2,75 |
| pentcho | 5,75 | 9,34 | 7,49 | 2,75 |
| miu | 7,05 | 10,15 | 9,39 | 3,65 |
| simon | 7,25 | 13,20 | 11,50 | 3,72 |
| slow motion | 6,82 | 9,87 | 8,39 | 3,37 |
| sorry alice | 6,70 | 11,65 | 10,70 | 3,58 |
| thrillseeker | 7,48 | 11,44 | 10,15 | 3,78 |
| tiare moana | 7,70 | 16,40 | 14,75 | 4,40 |
| tres joli | 7,03 | 10,45 | 9,44 | 3,40 |
| tresoor | 7,30 | 12,42 | 10,62 | 3,66 |
| trigger | 7,97 | 12,62 | 10,99 | 4,02 |
| trinamiet | 7,67 | 11,75 | 10,45 | 3,72 |
| tri vial pursuit | 6,37 | 10,66 | 9,66 | 3,13 |
| yana | **10,25** | **18,35** | **17,18** | 4,98 |
| zuiderkroon | **4,78** | **9,09** | **6,92** | **2,25** |
| max | 10,25 | 18,35 | 17,18 | 6,90 |
| min | 4,78 | 9,09 | 6,92 | 2,25 |
| avg | 7,07 | 11,55 | 10,13 | 3,72 |
| stdev | 1,14 | 2,17 | 2,29 | 0,93 |
| coff. var (CV) | 0,16 | 0,19 | 0,23 | 0,25 |

**www.yacht-netze.de**
Ihr Trimaran-Experte
**Multihull-Netze für alle Schiffe**

**Charter F31, Corsair 37 und**
**NEU: Astus 22 ab 799,00 Euro**
info@yacht-netze.de, Telefon +49 (0) 162-3310487
Bahnhofstr. 3, 31028 Gronau (Leine)

nico boon

constant 0,72
power 0,30
scr factor 0,25
scr variable 0,80

| smgscr / sfscr | area scr | scr lpg calculated | scr area / lpg^2 | scr new eff. factor | rsas as jib - 0.35*rsag | test new rsascr | rsag | rsag as % of scr | rsascr | rsascr / msascr | test new rsascr / msascr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0,51 | 38,93 | 6,89 | 0,82 | 0,68 | 23,13 | 5,78 | 9,36 | **24,04** | 8,60 | **0,22** | 0,149 |
| **0,70** | 52,32 | 8,78 | **0,68** | **0,64** | 27,10 | 6,77 | 18,40 | 35,17 | 3,44 | **0,07** | **0,129** |
| 0,53 | 24,89 | 5,30 | 0,89 | 0,69 | 14,15 | 3,54 | 8,94 | 35,91 | 4,35 | 0,17 | 0,142 |
| 0,54 | 24,96 | 4,91 | 1,04 | 0,73 | 14,93 | 3,73 | 9,24 | 37,01 | 4,15 | 0,17 | 0,150 |
| 0,51 | 52,46 | 7,64 | 0,90 | 0,70 | 30,26 | 7,57 | 18,08 | 34,47 | 9,99 | 0,19 | 0,144 |
| 0,51 | 31,64 | 6,38 | 0,78 | 0,67 | 17,78 | 4,45 | 9,56 | 30,21 | 6,32 | 0,20 | 0,140 |
| **0,77** | 70,15 | 11,69 | 0,51 | **0,59** | 37,39 | 9,35 | 11,31 | **16,12** | 4,12 | 0,06 | 0,133 |
| 0,51 | 41,60 | 7,18 | 0,81 | 0,68 | 22,09 | 5,52 | 17,13 | 41,18 | 6,98 | 0,17 | 0,133 |
| **0,46** | 34,30 | 6,58 | 0,79 | 0,67 | 18,25 | 4,56 | 13,63 | 39,73 | 6,93 | 0,20 | 0,133 |
| 0,48 | 23,49 | 5,03 | 0,93 | 0,70 | 13,40 | 3,35 | 8,97 | 38,18 | 4,67 | **0,20** | 0,143 |
| 0,48 | 23,49 | 5,03 | 0,93 | 0,70 | 12,57 | 3,14 | **11,36** | 48,36 | 3,90 | 0,17 | 0,134 |
| 0,52 | 35,25 | 6,95 | 0,73 | 0,66 | 20,11 | 5,03 | **8,55** | 24,25 | 7,54 | 0,21 | 0,143 |
| 0,51 | 45,55 | 6,90 | 0,96 | 0,71 | 25,57 | 6,39 | 19,40 | 42,59 | 7,50 | 0,16 | 0,140 |
| 0,49 | 30,89 | 6,26 | 0,79 | 0,67 | 17,33 | 4,33 | 9,66 | 31,27 | 6,49 | **0,21** | 0,140 |
| 0,53 | 39,15 | 6,72 | 0,87 | 0,69 | 21,87 | 5,47 | 14,68 | 37,50 | 6,50 | 0,17 | 0,140 |
| 0,51 | 40,66 | 7,11 | 0,80 | 0,67 | 22,07 | 5,52 | 15,30 | 37,63 | 7,47 | 0,18 | 0,136 |
| 0,57 | 65,67 | 8,01 | 1,02 | 0,73 | 40,38 | 10,09 | 20,69 | 31,50 | 10,28 | 0,16 | **0,154** |
| 0,48 | 34,19 | 6,54 | 0,80 | 0,67 | 18,62 | 4,65 | 12,55 | 36,70 | 6,85 | **0,20** | 0,136 |
| 0,50 | 42,12 | 6,78 | 0,92 | 0,70 | 23,66 | 5,91 | 16,80 | 39,88 | 7,56 | 0,18 | 0,140 |
| 0,50 | 47,32 | 7,50 | 0,84 | 0,68 | 26,51 | 6,63 | 16,69 | 35,27 | 9,05 | 0,19 | 0,140 |
| 0,49 | 41,72 | 7,10 | 0,83 | 0,68 | 22,91 | 5,73 | 15,62 | 37,44 | 8,22 | **0,20** | 0,137 |
| 0,49 | 31,99 | 6,00 | 0,89 | 0,69 | 17,73 | 4,43 | 12,85 | 40,17 | 5,91 | 0,18 | 0,139 |
| 0,49 | **89,33** | **9,74** | 0,94 | 0,71 | **49,22** | **12,30** | **39,89** | 44,66 | 15,53 | 0,17 | 0,138 |
| 0,47 | **18,38** | **4,05** | **1,12** | **0,75** | **10,51** | **2,63** | 9,14 | **49,71** | 3,04 | 0,17 | 0,143 |
| 0,77 | 89,33 | 11,69 | 1,12 | 0,75 | 49,22 | 12,30 | 39,89 | 49,71 | 15,53 | 0,22 | 0,154 |
| 0,46 | 18,38 | 4,05 | 0,51 | 0,59 | 10,51 | 2,63 | 8,55 | 16,12 | 3,04 | 0,06 | 0,129 |
| 0,52 | 40,85 | 6,88 | 0,86 | 0,69 | 22,81 | 5,70 | 14,49 | 36,21 | 6,89 | 0,17 | 0,140 |
| 0,07 | 16,02 | 1,58 | 0,12 | 0,03 | 8,96 | 2,24 | 6,48 | 7,36 | 2,67 | 0,04 | 0,006 |
| 0,13 | 0,39 | 0,23 | 0,14 | 0,04 | 0,39 | 0,39 | 0,45 | 0,20 | 0,39 | 0,22 | 0,04 |

FORMATsystem
German Multihulls
Pläne Bausätze Ausbaukats Spezialzubehör
FORMATsystem, jürgen Peter, Holtenauer Straße 74, 24105 Kiel, Fon +49 431 330 316, Fax +49431 330 317
www.format-system.de info@format-system.de

Die berechneten Flächen, die sich so ergeben, scheinen für rsa zu groß zu sein. Deshalb wird beim Spi ein Reduzierungsfaktor von 0,15 eingerechnet, beim effektiveren Scr ein Faktor von 0,25

Um zu sehen wie sich die neu berechneten Werte für rsas und rsascr auswirken wurden die Verhältnisse rsas / msas und rsacr / msascr bei jedem einzeln vermessenen Mehrrumpfboot nachgerechnet.

Als bemerkenswerte Überraschung ergab sich als durchschnittliches Verhältnis beim Spi 8%, mit geringer Streuung. Beim Scr sind es rund 14%.

Das kann wohl neben anderem durch die clevere Arbeit der Designer erklärt werden: Die Werte für rsag und die Flächen von gut entworfenen Spinnakern und Screachern bewegen sich in einem schmalen Bereich. Und es kann noch mehr angemerkt werden.

Wenn man das KISS-Prinzip anwendet kommt man auf eine wirklich einfache Lösung der Frage wie man einen Spi oder Scr vermessen soll:

Indem man beim Spinnaker 8% von msas (measured area of the spi) nimmt und beim Screacher 14% von msascr (measured area of the screacher).

Das ist alles.

Im Falle, dass Spi und Scr an Bord sind nimmt man als rsa für rsascr 6%.

In den Tabellen mit den Ratingnummern stehen die Werte für 8%, 14% und 6% als Variablen in der Excel-Tabelle. Man braucht nur in den obersten Feldern rsas, rsascr oder rsa die Werte ändern und es ergeben sich geänderte TR-Werte.

Der Leser kann in der Tabelle rechts aktuelle Werte der holländischen Multihulls sehen. Wie erwartet wird deutlich, dass Screacher effktiver als Spinnaker sind.

Test formulas rated spinnakers and screachers
24.mei.10

| name boat | sf | sl1 | sl2 | smg |
|---|---|---|---|---|
| akka | 6,90 | 16,40 | 14,60 | 5,31 |
| amino spi big | 7,27 | 13,95 | 13,25 | 6,75 |
| amino spi small | 5,91 | 10,32 | 8,87 | 4,51 |
| blue bird | 7,03 | 12,71 | 12,67 | 6,89 |
| bzn | 6,77 | 9,20 | 8,70 | 6,25 |
| day by day geen spi | 6,38 | 10,19 | **7,38** | 4,27 |
| delta flyer | 7,22 | 13,77 | 12,75 | 7,01 |
| dwarsloper | 6,02 | 9,08 | 8,32 | 5,23 |
| eagle | 5,22 | 8,95 | 8,95 | 6,09 |
| equinox | 9,93 | 15,70 | 13,75 | 8,70 |
| excalibur | 5,81 | 10,83 | 10,83 | 6,31 |
| verstand van poeh | 6,06 | 12,09 | 10,80 | 6,75 |
| jan van gent | 5,24 | 8,98 | 8,98 | 6,20 |
| jinyu | 5,24 | **8,00** | 8,00 | 6,12 |
| kat | 6,32 | 13,66 | 11,98 | 5,18 |
| kikuyu | 9,30 | 15,90 | 13,90 | 9,01 |
| konkoyer | **4,70** | 8,84 | 7,97 | **4,04** |
| madeleine | 7,99 | 15,14 | 13,20 | 7,95 |
| makwaku | 7,18 | 12,70 | 11,56 | 6,77 |
| mi dushi | 7,26 | 13,70 | 12,30 | 6,80 |
| miss tri | 6,31 | 10,15 | 8,18 | 5,80 |
| miu | 5,34 | 10,07 | 9,00 | 5,26 |
| noreen | **10,61** | 15,12 | 12,88 | 9,00 |
| pentcho | 6,15 | 10,46 | 8,75 | 5,55 |
| ramora | 4,88 | 9,34 | 9,34 | 4,92 |
| samax big | 7,42 | 11,38 | 13,04 | 6,65 |
| samax small | 5,54 | 11,38 | 13,04 | 4,46 |
| sant dorig | 8,10 | 12,48 | 15,40 | 6,84 |
| simon | 8,10 | 14,52 | 14,56 | 7,91 |
| sky bird | 6,40 | 9,70 | 9,60 | 6,40 |
| slow motion | 7,86 | 11,86 | 10,37 | 6,43 |
| sorry alice | 9,33 | 14,13 | 12,66 | 8,09 |
| three of a kind | 8,20 | 12,08 | 10,96 | 7,17 |
| thrillseeker | 7,05 | 13,25 | 11,66 | 6,53 |
| trigger big jib spi | 9,63 | 14,73 | 12,75 | 8,11 |
| trinamiet | 8,70 | 12,24 | 11,00 | 7,33 |
| trios | 6,47 | 10,63 | 9,88 | 5,43 |
| tripkle blue | 8,00 | 14,00 | 11,73 | 7,33 |
| triskell 3 | 7,64 | 14,22 | 12,78 | 8,07 |
| tri vial pursuit | 5,76 | 10,05 | 10,05 | 6,20 |
| wetter juffer | 6,93 | 13,16 | 11,48 | 6,57 |
| yana | 10,27 | **18,88** | **15,96** | **9,50** |
| zanzibar | 6,76 | 10,09 | 8,88 | 6,07 |
| zazou | 5,50 | 8,98 | 8,98 | 5,48 |
| zuiderkroon | 6,28 | 10,05 | 8,18 | 5,64 |
| test met spi areas | 8,48 | 14,00 | 10,00 | 6,63 |
| test met spi areas | 6,34 | 13,00 | 10,00 | 7,55 |
| test met spi areas | 10,00 | 12,00 | 8,00 | 8,00 |
| test met spi areas | 8,00 | 11,63 | 10,37 | 7,55 |
| test met spi areas | 10,00 | 10,00 | 10,00 | 8,00 |
| max | 10,61 | 18,88 | 15,96 | 9,50 |
| min | 4,70 | 8,00 | 7,38 | 4,04 |
| avg | 7,14 | 12,07 | 11,11 | 6,51 |
| stdev | 1,5 | 2,5 | 2,2 | 1,3 |
| coeff. var (CV) | 0,21 | 0,20 | 0,20 | 0,20 |

nico boon

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | constant | 0,72 | | | | spi variable | 0,07 | | |
| | | | power | 0,30 | | | | spi variable | 0,82 | | |
| | | | spi factor | | | 0,15 | | | | | |
| smg/sf | area spi | spi lpg calculated | spi area / lpg^2 | spi new eff. factor | rsas as jib - 0.3*rsag | test new rsas | rsag | rsag as % of spi | 2009 rsas | 2009 rsas / msas | test new rsas / msas |
| 0,77 | 72,70 | 8,87 | **0,92** | **0,70** | 46,53 | 6,98 | 15,33 | 21,09 | 4,02 | 0,055 | **0,096** |
| 0,93 | **77,68** | 11,14 | 0,63 | 0,63 | 45,75 | 6,86 | **9,51** | **12,24** | 4,77 | **0,061** | 0,088 |
| 0,76 | 38,30 | 7,42 | 0,70 | 0,65 | 21,87 | 3,28 | 9,51 | 24,83 | 2,02 | 0,053 | 0,086 |
| 0,98 | 73,16 | 11,51 | 0,55 | 0,60 | 38,55 | 5,78 | 18,40 | 25,15 | 3,83 | 0,052 | 0,079 |
| 0,92 | 47,39 | 10,30 | 0,45 | 0,57 | 24,11 | 3,62 | 8,94 | 18,86 | 2,69 | 0,057 | 0,076 |
| **0,67** | 34,35 | 6,74 | 0,76 | 0,66 | 19,97 | 2,99 | 9,24 | 26,90 | 3,78 | **0,110** | 0,087 |
| 0,97 | 77,92 | 11,32 | 0,61 | 0,62 | 41,89 | 6,28 | 21,49 | 27,58 | 3,95 | 0,051 | 0,081 |
| 0,87 | 39,06 | 8,60 | 0,53 | 0,59 | 20,96 | 3,14 | **7,52** | 19,25 | 2,21 | 0,057 | 0,080 |
| 1,17 | 44,12 | 9,86 | 0,45 | 0,57 | 21,87 | 3,28 | 10,65 | 24,14 | 2,34 | 0,053 | 0,074 |
| 0,88 | 109,77 | 13,98 | 0,56 | 0,61 | 61,04 | 9,16 | 18,08 | 16,47 | 6,42 | 0,058 | 0,083 |
| 1,09 | 56,05 | 10,35 | 0,52 | 0,59 | 28,83 | 4,32 | 14,66 | 26,16 | 2,90 | 0,052 | 0,077 |
| 1,11 | 63,06 | 10,43 | 0,58 | 0,61 | 34,43 | 5,16 | 13,73 | 21,77 | 3,45 | 0,055 | 0,082 |
| **1,18** | 44,96 | 10,01 | 0,45 | 0,57 | 22,16 | 3,32 | 10,96 | 24,38 | 2,38 | 0,053 | 0,074 |
| 1,17 | 39,63 | 9,91 | **0,40** | **0,55** | 18,34 | 2,75 | 11,31 | 28,54 | 1,98 | 0,050 | **0,069** |
| 0,82 | 57,78 | 8,46 | 0,81 | 0,68 | 35,73 | 5,36 | 10,94 | 18,94 | 3,28 | 0,057 | 0,093 |
| 0,97 | 112,59 | 14,16 | 0,56 | 0,61 | 62,23 | 9,33 | 19,81 | 17,59 | 6,49 | 0,058 | 0,083 |
| 0,86 | **29,22** | **6,61** | 0,67 | 0,64 | **16,30** | **2,44** | 7,82 | 26,76 | **1,50** | 0,051 | 0,084 |
| 0,99 | 93,97 | 12,41 | 0,61 | 0,62 | 48,11 | 7,22 | **34,06** | **36,25** | 4,19 | **0,045** | 0,077 |
| 0,94 | 69,26 | 10,91 | 0,58 | 0,61 | 37,26 | 5,59 | 17,13 | 24,73 | 3,65 | 0,053 | 0,081 |
| 0,94 | 74,66 | 10,90 | 0,63 | 0,63 | 42,68 | 6,40 | 13,63 | 18,26 | 4,27 | 0,057 | 0,086 |
| 0,92 | 45,08 | 8,88 | 0,57 | 0,61 | 24,75 | 3,71 | 8,97 | 19,90 | 2,53 | 0,056 | 0,082 |
| 0,99 | 41,92 | 8,33 | 0,60 | 0,62 | 23,39 | 3,51 | 8,55 | 20,39 | 2,34 | 0,056 | 0,084 |
| 0,85 | 108,76 | 14,39 | 0,53 | 0,59 | 58,13 | 8,72 | 21,44 | 19,71 | 6,11 | 0,056 | 0,080 |
| 0,90 | 45,38 | 8,68 | 0,60 | 0,62 | 24,66 | 3,70 | 11,36 | 25,03 | 2,38 | 0,052 | 0,082 |
| 1,01 | 38,23 | 8,19 | 0,57 | 0,61 | 20,10 | 3,02 | 10,53 | 27,54 | 1,94 | 0,051 | 0,079 |
| 0,90 | 69,23 | 12,17 | 0,47 | 0,57 | 35,87 | 5,38 | 12,71 | 18,36 | 3,96 | 0,057 | 0,078 |
| 0,81 | 47,58 | 8,36 | 0,68 | 0,64 | 26,71 | 4,01 | 12,71 | 26,71 | 2,44 | 0,051 | 0,084 |
| 0,84 | 82,39 | 13,20 | 0,47 | 0,58 | 39,22 | 5,88 | **27,19** | **33,00** | 3,86 | **0,047** | 0,071 |
| 0,98 | 96,30 | 13,26 | 0,55 | 0,60 | 52,05 | 7,81 | 19,40 | 20,14 | 5,38 | 0,056 | 0,081 |
| 1,00 | **51,47** | 10,61 | 0,46 | 0,57 | 24,68 | 3,70 | **15,39** | **29,90** | 2,53 | **0,049** | 0,072 |
| 0,82 | 62,21 | 10,49 | 0,57 | 0,61 | 34,85 | 5,23 | 9,66 | 15,53 | 3,68 | 0,059 | 0,084 |
| 0,87 | 93,07 | 13,17 | 0,54 | 0,60 | 51,18 | 7,68 | 14,68 | 15,77 | 5,49 | 0,059 | 0,082 |
| 0,87 | 70,81 | 11,72 | 0,52 | 0,59 | 38,13 | 5,72 | 12,19 | 17,22 | 4,10 | 0,058 | 0,081 |
| 0,93 | 68,86 | 10,39 | 0,64 | 0,63 | 38,72 | 5,81 | 15,30 | 22,22 | 3,75 | 0,054 | 0,084 |
| 0,84 | 96,34 | 13,08 | 0,56 | 0,61 | 54,37 | 8,15 | 13,40 | 13,91 | 5,81 | 0,060 | 0,085 |
| 0,84 | 73,63 | 12,03 | 0,51 | 0,59 | 38,60 | 5,79 | 15,62 | 21,21 | 4,06 | 0,055 | 0,079 |
| 0,84 | 48,18 | 9,07 | 0,59 | 0,61 | 26,00 | 3,90 | 11,85 | 24,59 | 2,54 | 0,053 | 0,081 |
| 0,92 | 80,02 | 11,43 | 0,61 | 0,62 | 44,39 | 6,66 | 17,80 | 22,24 | 4,36 | 0,054 | 0,083 |
| 1,06 | 89,82 | 12,63 | 0,56 | 0,61 | 47,10 | 7,06 | 24,43 | 27,20 | 4,58 | 0,051 | 0,079 |
| 1,08 | 51,19 | 10,19 | 0,49 | 0,58 | 25,96 | 3,89 | 12,85 | 25,10 | 2,68 | 0,052 | 0,076 |
| 0,95 | 68,19 | 10,36 | 0,63 | 0,63 | 37,30 | 5,59 | 18,49 | 27,11 | 3,48 | 0,051 | 0,082 |
| 0,93 | **140,14** | **14,85** | 0,64 | 0,63 | **76,12** | **11,42** | **39,89** | 28,46 | **7,02** | 0,050 | 0,081 |
| 0,90 | 49,07 | 9,73 | 0,52 | 0,59 | 26,42 | 3,96 | 8,64 | 17,61 | 2,83 | 0,058 | 0,081 |
| 1,00 | 41,04 | 9,14 | 0,49 | 0,58 | 21,06 | 3,16 | 9,38 | 22,86 | 2,22 | 0,054 | 0,077 |
| 0,90 | 43,81 | 8,72 | 0,58 | 0,61 | 24,00 | 3,60 | 9,14 | 20,86 | 2,43 | 0,055 | 0,082 |
| 0,78 | 70,00 | 10,00 | 0,70 | 0,65 | 39,93 | 5,99 | 17,84 | 25,49 | 3,65 | 0,052 | 0,086 |
| 1,19 | 70,00 | 10,77 | 0,60 | 0,62 | 37,96 | 5,69 | 17,84 | 25,49 | 3,65 | 0,052 | 0,081 |
| 0,80 | 70,00 | 11,67 | 0,51 | 0,59 | 35,93 | 5,39 | 17,84 | 25,49 | 3,65 | 0,052 | 0,077 |
| 0,94 | 70,00 | 12,04 | 0,48 | 0,58 | 35,16 | 5,27 | 17,84 | 25,49 | 3,65 | 0,052 | 0,075 |
| 0,80 | 70,00 | 14,00 | 0,36 | 0,53 | 31,65 | 4,75 | 17,84 | 25,49 | 3,65 | 0,052 | 0,068 |
| | | | | | | | | | | | |
| 1,19 | 140,14 | 14,85 | 0,92 | 0,70 | 76,12 | 11,42 | 39,89 | 36,25 | 7,02 | 0,11 | 0,096 |
| 0,67 | 29,22 | 6,61 | 0,36 | 0,53 | 16,30 | 2,44 | 7,52 | 12,24 | 1,50 | 0,04 | 0,068 |
| 0,93 | 66,17 | 10,71 | 0,57 | 0,61 | 35,66 | 5,35 | 15,07 | 23,00 | 3,62 | 0,06 | 0,081 |
| 0,1 | 23,3 | 2,0 | 0,1 | 0,03 | 13,0 | 1,9 | 6,4 | 4,8 | 1,3 | 0,01 | **0,005** |
| 0,12 | 0,35 | 0,19 | 0,17 | 0,05 | 0,36 | 0,36 | 0,42 | 0,21 | 0,35 | 0,16 | 0,06 |

# Mittelmeerflair mit Cucaracha

**Gertraud Filgis berichtet von neuen Abenteuern mit FUN TOO**

Am 29. April 2010 verlässt die Iroquois Fun Too ihr Winterlager in Tunesien und setzt in 18 Std. über nach Sardinien, der zweitgrößten Insel des Mittelmeeres. Im Landesinneren wurde jetzt die Blutrache offiziell verboten. Die Küste war bekannt wegen Räuberei. Wir vertrauen auf heutige Gesetze und segeln die Ostküste hoch; Kap Cabonara, Corallo, Arbatax, Posada. Ein Geräusch von gedämpftem Donner rollt heran, weit vorne zucken Blitze. Nachts ist es so kalt, dass wir bis zu den Haarwurzeln unter die Bettdecke kriechen. Je nördlicher Fun Too kommt, je tiefer fällt das Barometer und steigen die Preise. Porto Rotondo und Porto Cervo erheben enorme Gebühren. Deshalb bleiben wir kostenlos einige Tage mit 10 anderen Yachten am geschützten Kai von Olbia, das an einem sehr tiefen Golf liegt. Der frequentierte Flughafen sorgt für Nachschub von Europa für die Costa Smeralda, die hier beginnt. Der am häufigst benutzte Hafen Sardiniens hat rege Fährverbindung mit Italien. Diese Gegend ist das Zentrum der Korkindustrie. Die Muschelgärten dehnen sich den ganzen geschützten Fjord entlang aus. In den Straßen und Cafes fasziniert uns wieder mal die energische Körpersprache der Italiener. Viele junge Schwarzafrikaner sind gruppenweise müßig in den Anlagen oder Parks anzutreffen. Ob sie jemals angenommen werden? Die dreischiffige, mit bunten Ziegeln gedeckte Kirche a.d.12. Jh ist eine der ältesten Sardiniens.

Der Mistral weht nun schon den fünften Tag, teils mit 45 kn, dabei fegt Sand über Fun Too oder es hat regnerisch nur 15 Grad. Die armen Motorradfahrer. Hunderte kommen über die Alpen in die „Wärme“, um Vatertag zu feiern. Und wehe den Seglern, die Chartertermine einhalten müssen.

Das Wetter hat sich beruhigt und die Inselbevölkerung dieser Region hat T-Shirt und Jeans vertauscht gegen über hundert div. traditionelle Trachten. Dazu ertönen Örgeli (Zieharmonikas) oder Blaskapellen. Es ist wie ein langer Oktoberfest-Umzug ohne Haflinger.

Nachts klaut man dem Hamburger vor uns sein Strom- Aggregat von Bord. Der Dieb verschwindet mit seinem wartenden Auto. Na ja, so lange hier „nur“ Raub und nicht Blutrache praktiziert wird....!

Sonniges Pfingstwetter. Hohe Kaps und Granitfelsen an der Nordostecke Sardiniens mit vielen reizvollen Buchten, zerklüfteten, vorgelagerten Inseln, gelben Sandstränden, ideal zum Ankern. Cala de Volpe bietet sich zum Übernachten bestens an. Bei 17 Grad Wassertemperatur schwimmen die Engländer rum, als wärs die

Rosa Granit, Arbatax

Karibik. Die Wasserqualität ist überall super sauber. An dieser Ecke Sardiniens befinden sich viele Charterbasen.
Costa Smeralda. Anfang der 60er Jahre kaufte das Oberhaupt der Ismailiten Karim Aga Khan diesen Landstrich und erschloss ihn mit strengen Auflagen (niedrige Bebauung), eben Klasse statt Masse und ideenreiche verwinkelte Architektur voller Arkadenbögen zieht sich die Bergrücken hoch. Die Küste wurde der Mittelpunkt von Schönen, Reichen und Superreichen, wo der internationale Jet Set von Fiat Agnelli bis Karajan zu feiern wussten. Es hat aber den Anschein, dass die beste Zeit hier vorbei ist und der russische Geldadel willkommen ist und auch die Nussschale Fun Too. Wir dürfen stundenlang am Steg liegen und auf Sightseing gehen.
Einige sm später segeln wir mitten im Naturschutzpark Maddalena Archipel. Es ist ein Steingarten voller Untiefen und toller Buchten. Die Inseln bilden einen großen, geschützten Naturhafen, mit riesigen Garnisonanlagen auf der Insel Caprera, wir bemerken sie erst, als wir fast vorbeigesegelt waren. Admiral Nelson war hier, um auf Korsika für die engl. Krone zu kämpfen. Reger Fährverkehr nach Maddalena Ort. Flitzende Kleinboote ohne Unterlass samt Schwell. Japaner verfolgen per Motorboot und Kameras 2 Tümmler, die einfach abtauchen und mehrere Polizeiboote gasen kreuz und quer, als ob sie im Dauereinsatz nach Illegalem wären. Total ruhig ist es in den Buchten, es ist ja Vorsaison. Wir sparen uns die nördliche Route Passo di Cecca Morto, die „Durchfahrt der Lebensmüden“ wegen Gegenwind und verlassen das Naturschutzgebiet auf direktem Weg. Vor uns am nördlichen Horizont liegt die frz. Insel Corsica, dazwischen die Straße von Bonifacio. Aus der Abdeckung von der Insel Spargl heraus, nimmt uns ein Tramontana 4 in Empfang, im Düseneffekt ziert das Meer Schaumkronen. Je nach Windverhältnissen ist die Straße von Bonofacio nicht zu unrecht gefürchtet. Von fast 1.000 m Meerestiefe steigt es hier bis auf 40 m an, dazu kommt die Trichterwirkung und setzt Strom in der 7 sm breiten Passage.
Nach 15 sm per Fock kommt die weiße Steilküste, wie die Cliffs bei Dover, immer näher. Darauf thront die unike Häuserfront der Altstadt von Bonifacius. Sie sieht aus wie ein Aquarellentwurf für einen Walt Disneyfilm. „Dort vorne, wo nur Felsen sind, da geht es rein zum einstigen Seeräubernest“. Die Kamera liegt bereit. Die fjordartige Einfahrt ist vom Meer her kaum auszumachen, sucht ihresgleichen. Odysseus war damals mindestens so erstaunt wie wir heute, als er davor stand, musste er doch ohne Laptop navigieren! Rechterhand gähnt eine haushohe dunkle Höhle. Eng und canyongleich windet sich das Wasser zwischen den hohen Felswänden, wie ein Miniaturmodell vom „Eisernen Tor“, damals auf der Donau.

Einfahrt Cagliari

Porto Cervo

Genau da biegt," durch diese hohle Gasse muss er kommen", ein Dreimast-Kreuzfahrer um die Felsnase. Die Fock flattert, der Motor knattert, die Crew erschrickt, der Käpten grinst: „Jetzt bist Du in Bonifacio"!
Hafenrundfahrt. Am Fjordende reißen die Yachten am Marinasteg im starken Schwell der Ausflugsboote an den Festmachern. Es herrscht Liegeplatzmangel. Bonifacio ist auf einer schmalen Halbinsel angelegt, die durch den 1,5 km langen Fjord gebildet wird. Am Ende der wuchtigen Landzunge liegt das uralte Festungsareal. Vis à vis am nördlichen Ufer liegt zentral die Bucht la Catena, wohin wir Fun Too schleunigst verholen und schon ein Holländer und ein Franzose festgemacht haben. An den vom Wind geriffelten Sandsteinfelsen hat man alle 4 m Festmacherleinen angebracht. Da liegen dann im Hochsommer 40-50 Yachten eng gepresst wie Ölsardinen in der Dose. Da wird dann auch kassiert. Von diesem Ankerplatz sind es ca. 200 m per Dingi rüber zum Stadtkai.
Um Mitternacht, als es windstill ist, wirft der Vollmond romantisch das Ebenbild von Fun Too nebenan auf das spiegelglatte Wasser.
Am Kai entlang dehnt sich u-förmig die Unterstadt mit Läden und Restaurants. Darüber liegt auf hoher Felsplattform die kleine Altstadt mit Zitadelle. Da sich vor vielen Jahren von der Festlandklippe der Rand löste und jetzt unten im Meer liegt, wohnen manche Leute heute buchstäblich am Abgrund. Hoffentlich bekommt das Erdinnere keinen Schluckauf!!
Um dort hinauf zu gelangen, haben die Götter zunächst den Schweiß gesetzt: 80 m Höhenunterschied nichts wie steile Treppen. Oben endlich angekommen, gelangt man nur durch Zugbrückentore über Gräben, vorbei an Schießscharten in dicken Festungsmauern , in die Altstadt hinein. Die Häuser sind schmal und 6-7 Stockwerke hoch gebaut. Früher kletterten die Bewohner mit Strickleitern ihre Häuser hinauf, um sich vor Überfällen zu schützen. In einer der eigenartigsten Altstädte Europas gibt es Treppen, enge Gassen, Restaurants, Souvenirläden und Kirchen, in dieser Reihenfolge. Die einstige Wehrstadt ist heute nur Touristenkommerz. Später stehen wir dann vor der Treppe „Roi d`Aaragon". Sie hat 187 Stufen und führt steil, außen in die weißen Sandsteinklippen eingemeißelt nach oben, wobei unten das anbrandende Meer glitzert. Nichts für schlechte Nerven. Ein Schild warnt: „Nicht für Herzkranke und Schwangere" Wir werfen einen Blick auf eine Speisekarte: Es gibt Käseköstlichkeiten, Lamm und Zicklein, Schwein und Schinken. Stammt das Fleisch nun von wilden Haus- oder zahmen Wildtieren? Im Angebot sind auch Rebhuhn und Ringeltauben. Bei Drossel- und Amselpastete fehlen uns jegliches Verständnis und auch Appetit. Als stolzes Korsenvolk wurde die Vandetta/ Blutrache so konsequent

Cala di Volpe

Einfahrt Bonifacio

durchgeführt, dass sich manche Clans selbst auslöschten. Die Korsen sind zwar frz. Staatsbürger, doch das Herz des Volkes schlägt für Autonomie. Bis vor 12 Jahren gab es täglich !!! mindestens einen Anschlag irgendwo auf der Insel. Davon ist in Europa wenig bekannt. Aber alle Unabhängigeitsbestrebungen korsischer Separatisten bleiben erfolglos. Und ihre eigentliche Flagge ist nicht die Trikolore, sondern die im Volk tief Verwurzelte: weißer Grund, schwarzer Kopf samt weißer Stirnbinde.
Drei Tage später im Internet: „Morgen um diese Zeit beginnt hier der Mistral mit 35 kn“. Also packen wir unsere Siebensachen und segeln mittags ab. Ein letzter Blick vom Meer zurück zur Altstadt-Silhouette, die wie schmale, hohe Bergkristalle aussieht. Samt der Steiltreppe „Roi d Àragon“ quer über die weißen Cliffs, die man von hier aus für große Abflussrohre halten könnte. Schön war es, viva Bonifacio!
Wieder 3 Tage auf Sardinien, ergibt es sich aus Zeitmangel, dass wir eine Nacht ziemlich vor Wellen ungeschützt an einer Boje der Yamahavertretung in Olbia verbringen müssen, während es bei 1009 mb aus NW kachelt. Am nächsten Morgen heißen alle meine neuen weißen Haare „Mistral“.
Entschädigendes Karibikgefühl im türkisfarbenen Wasser gibt dann die geschützte Bucht Di Capecciolo, südlich von Olbia. Dorthin gelangen wir durch eine Abkürzung. Sie führt innerhalb des 560 m hohen Felsmassivs der Insel Tavolara und der Insel Molara vorbei.
Mittags kommt etwas Wind auf. Mäßig, aber regelmäßig zieht uns der SE 3 an Sardiniens Ostküste gen Süden und die Bay S. Anna gibt Schutz vor dem abendlichen Unwetter.
Wir passieren Kap Batteria, dann folgen Pinienwälder und Strände. Hoch auf dem spitzen Kalkfelsen steht die Ruine der „Saubohnenburg“, Castello Favo a.d.12.Jh., umgeben vom Häusergewirr den steilen Berg hoch. Darunter der viereckige Turm, eine Navigationshilfe an der Mündung des Flusses Posada.
Meine OP-Narbe ist ein untrüglicher Prophet meteorologischer Umstände. Bald kriechen schwarze Wolken über die Berge und aus dunklem Himmel regnet es. Aus allen Richtungen motoren Yachten im Endspurt zur Marina la Coletta. Dahinter dehnt sich das wilde Bergland der Monti di Ala. Davor ankert Fun Too innerhalb der Kaimauer in einhüllender Geborgenheit.
Bei Avis, im Internet, gibt es neues Wetter.
Das Ferienparadies Sardinien bietet viele Touristenabschnitte an gelben Stränden, doch die Bebauung geschieht dezent in die Landschaft integriert.
Unser Berliner Freund von der „Aegir“ hat Recht. „Wettervorhersage ist wie Kaffeesatzlesen“ Die diversen lokalen Fronten von

Ausguck Bonifacio

Die Crew der FUN TOO

abends-nachts haben diesbezüglich alles durcheinander gebracht. Statt Westwind weht, hurra, ein Nordost, Fun Too segelt am Kap Camino vorbei: Grüne Bergkette, Pinienwälder, auch Sanddünen und meilenweit weißer Strand. Am Golf von Orosei beginnt fruchtbares Schwemmland. Bei Gonone hört der Wind auf und Fun Too motort vorbei an imponierenden 800 m Steilklippen des Kap Monte Santu.
Die letzten Strahlen der Abendsonne scheinen auf die einzigartige Naturschönheit, das Wahrzeichen von Arbatax. Es sind orangefarbene, unmittelbar aus dem Meer aufsteigende Granitwände. Im Wasser blitzt ein Hauch von Grau, dann dunkle Rücken: Delphine geleiten uns zur Hafeneinfahrt. Am Kai jagen Fledermäuse Nachtinsekten unter den Bäumen in der Dunkelheit. Arbatax wirkt mit stillgelegten Bahngeleisen wie eine Industrieruine. Hier wollen wir nicht eingeweht werden. Eine umfangreiche Schlechtwetterperiode ist angesagt. Also motorsegeln wir um 06 Uhr weiter. Schweigend betrachtet der Torre di Bari, der Sarazenerturm, die Küste. Er sah über tausend Jahre lang rasch wechselnde Herrscher: Phönizier, Römer, , Karthager, Byzantiner, Etrusker, Araber, Pisaner, Genuesen, Spanier und Piemontesen kommen und gehen. Immer wieder stehen diese Türme weithin sichtbar der Küste entlang. Dahinter zackige Granitkämme, zerklüftetes Schiefermassiv, grüne Berghänge und Strände, Strände....
Schon nach 3 Std. kommt starker Gegenwind aus Süd auf, dabei ist NE angesagt. Der Kat hackt an der Kreuz vorwärts, Gischt spritzt durch das feinmaschige Trampolinnetz, alles wird salzig, die Stimmung enttäuschend. Und wieder sind es die Tyrrhenischen Wellen, die wir so gar nicht mögen. Jetzt gibt diese Küste auch kein Lee, alles Legerwall. Nach 8 Std, nur noch 1.7 sm vor dem Kap Ferrat, können wir endlich eine kleine, schutzgebende Felsnase anliegen, wo schon eine 14 m Yacht und eine Ketsch in der rhythmischen Dünung rollen. „Sand, wenigstens guter Ankergrund“. Bei Fun Too fällt auf 3 m der Anker und der 1026 m hohe Arco dell Angelo sieht zu. Als es finster wird, hört jeglicher Wind auf. Die hohe Dünung bleibt. Es gelingt ihr aber nicht, uns aus den Kojen zu werfen.
Es folgt die Costa Rei mit weißem Sand, Wochenendhäusern, die Hauptstadt Cagliari ist nicht weit.
Kap Karbonara klingt wie ein italienisches Nudelgericht, ist aber der südöstlichste Punkt Sardiniens und von uns umrundet. Große, gute Ankerbucht vor der Marina in Villasimimus. Mit 8 Yachten schwimmt Fun Too im tintenblauen Wasser unter azurblauem Himmel. Badetemperatur 22-24 Grad.
In reizvoller Umgebung warten 11 Yachten in bleierner Flaute auf den versprochenen Wind. Als er kommt, bringt er uns zügig an weißgoldenen Stränden vorbei nach Cagliari, der Hauptstadt von Sardinien. Riesenhafen. Relativ wenig Verkehr. Einige Marinas. Die erste verlangt 55,- E. Die nächste hinten beim Restaurantboot, Marina de Sole, nimmt 25,- E inkl. Wasser, Strom, Duschen. Wir bleiben 4 Tage lang, denn es pfeift der Levante bis zu 35-40 kn „draußen“. Die Stadt Cagliari liegt, wie Rom, auf 7 Hügeln, ist aber viel älter, da sie von den Phöniziern gegründet wurde. Das Rathaus mit den 2 Türmen ist ein Prachtbau. In der Hauptstraße mit Nobelgeschäften spenden Arkaden Schatten. Entlang der Prachtstraße C.Felise blühen gerade lila die Jacarandabäume. Enge Gässchen führen unweigerlich zu einem Platz mit Kirche. Sie sind kleine Juwelen, Kunsthandwerk ihre Altare. Um auf die Bastion und in das befestigte Altstadtviertel „Castello“ zu gelangen, hätte man auch einen Aufzug zur Aussichtsplattform nehmen können. Zu spät! Wir entdecken dies erst, als wir oben vor der Lifttüre stehen. Hinter uns liegen 35 Min. sportlich steile Serpentinenstraßen und steile, hohe Treppen. Ein wuchtiger Turm aus dem Jahre 1307 gilt als Wahrzeichen der Stadt. Schräg über dem Rundbogentor steht ein kleiner Elefant. Früher wurden hier die Köpfe der enthaupteten Gesetzesbrecher als

Abschreckung ausgehängt. Heute gelangen wir durch diesen Elefantenturm in die Altstadt. Von der Festungsmauer, Schauplatz einstiger Kämpfe, ist der Ausblick auf die Umgebung grandios. Ganz oben, vorbei am Pancraziaturm und Waffenarsenal, am Gipfel, kommen wir zu den Museen und der Pinakothek, wo man in die Geschichte der Stadt und Sardiniens Einblick bekommt. Nach dem römischen Amphitheater und dem modernen Botanischen Garten gelangen wir zum Bus, der uns zurück zur Marina bringt, wo wir hundemüde bei Fun Too ankommen.

Ein anderer Bus bringt uns zum Hinterland mit Salinenanlagen, so wie rosa Flamingos und schneeweißen Ibissen im lagunenartigen Gewässer.

In Hafennähe, auf dem täglichen Weg zum „Spar"-Supermarkt, steht auf einem Hügel die Basilika „Maria von Bonaria," geweiht als Schutzheilige der Insel und der Seefahrer und noch mehr Wallfahrtsort, seit Papst Benedikt XVI hier war.

Einige Tage später, wieder in Villasimimus zurück. Mit großem „Hallo" werden wir von der amerikanischen Crew begrüßt, mit der wir vor 3 Jahren in Sidi Bou Said- Tunis als Nachbarn lagen. Als wir ankamen, erkannten sie Fun Too gleich am Flaggen-Stock: einem Eishockey-Schläger mit der flatternden Nationalen im Wind.

Das umfangreiche Regentief zieht endlich weiter. Rückseitenwetter mit flackerndem Wetterleuchten. In 18 Std. ist schon wieder Mistralwarnung für eine Woche angesagt. Wir haben den 16.6. Der Nordwest füllt die Segel. Die Sonne ist untergegangen. Der portugiesische Ankerlieger winkt zum Abschied. Es liegen 115 sm und eine fast mondlose Nachtfahrt vor uns. Oreganoduft zieht durch die Luft. Das letzte, das wir hören, sind die gellen Schreie der Pfaue. Das Leuchtfeuer weist den Weg. Dann bleiben die Lichter Sardiniens und Europa hinter Fun Too zurück. 112 sm und 27 Std. später kommen wir wohlbehalten in Bizerte-Tunesien an. Wie die Fahrt war? Immerzu action: Groß, Fock, Motor, Sturmfock, rauf, runter, reffen, ausschütten, mit dem Ergebnis von oft nur 2-3 kn Fahrt. Wenn z.B. in Skandinavien SW angesagt ist, bläst es 4 Tage lang Südwest und nichts anderes und zwar von Oslo und Haparanda bis Kopenhagen und Malmö. Doch hier im Mittelmeer sind die Gegebenheiten anders. Es bilden sich immerzu neue Troge, Keile, Ausläufer, Gewitter. Es wienert kräftig der Mistral aus dem Norden und immerzu neu entstehende Sahara-Hitzetiefs ziehen im Süden. Alle paar Stunden ändert sich die Windrichtung, weil die fehlende Luft aufgefüllt sein will. Genaue Wettervorhersagen können hier nur von kurzer Dauer sein. So bekommen wir diesmal den Wind wirklich von jeder Himmelsrichtung serviert. Längere Strecken entspannt zu segeln ist Wunschdenken. Dazu kommen stundenlang Kreuzseen wie Pyramiden, die in 2 m Höhe gezwungenermaßen explodieren, meist gegenan kommend und es setzt auch Strom gegen Wind. Von den Wällenkämmen versetzt oder gebremst zu werden nervt, hält aber wach.

Beim Verkehrstrennungsgebiet in der Nacht kommt das weiß-grüne Licht eines Frachters genau auf uns zu mit unverminderter Schnelligkeit. 30 m vor seinem Bug nimmt Fun Too die Fahrt aus den Segeln und fällt ab. Es wäre Dummheit, auf „rechts-vor-links" zu beharren. Gilt doch bei uns, wie gelernt, die eiserne Regel: „Brot vor Vergnügen" und außerdem: Er wäre eh der Stärkere!!

So mühsam diese ganze Fahrt auch ist, beschert sie uns ein grandioses, noch nie gesehenes Naturschauspiel. 5 Std. lang fahren wir parallel mit einem riesigen Unwetter einher. Es ist wie das Inszenario zur Götterdämmerung, das die Nacht bis zum Horizont zum Tage macht. Wie ein lebendes Feuerwerk zucken, flackern, blenden, erstaunen und erschrecken die Naturgewalten Blitz und Wetterleuchten. Energiemäßig ist es das reinste Atomkraftwerk. Dies allein schon ist diese für einen Katamaran wenig erfreuliche Überfahrt wert. Der Anfang des für

später angekündigten Mistrals schiebt uns in die alte Kreuzdünung. Auf Fun Too gibt es keinen Meter Platz zum Sitzen, der trocken wäre. Land in Sicht. 15 sm später laufen wir in den großen Vorhafen von Bizerte Tunesien ein, versorgen die Segel. Übrigens: Fahrtenyachten müssen z. Zt. mit dem Fischerhafen vorlieb nehmen. Eine moderne Marina nebenan ist im Um- Ausbau. Wir haben das Privileg, an einer 18 m Luxus-Motoryacht für Hochseefishing (Marlin, Baracudas) der Mafia sehr ge- und beschützt festmachen zu dürfen.
Am nächsten Tag belohnen wir uns mit einer 66 km Busfahrt nach Tunis.
Bizerte wurde von Phöniziern hier in der geschützten Lagune gegründet. Ein Phöniziernachbau steht symbolisch wuchtig in kl. Stadthafen, der früher mal Piraten Zuflucht gab. Am Ufer entlang zieht sich schützend die burgartige Altstadtmauer entlang um die Medina. Bizerte war im 2. WK lange Zeit von den Deutschen besetzt und wurde von den Alliierten durch Bombardement befreit.
Den 6. Tag schon pfeift der Mistral, verbietet seit 3 Tagen der ganzen großen Fischerflotte z. Zt. das Auslaufen.
Eine dänische Stegliegerin erzählt strahlend, dass sie seit 2 Tagen neben ihrem Hund nachts noch putzige Haustiere hat: Ratten, welche sich am Futter im Hundnapf gütlich tun. Auf einem 17 m Boot ist halt Platz für alle! Offensichtlich bietet auch Fun Too ungebetenen Gästen z. Zt. Leckeres, Wärme und dunkle Verstecke, denn es haben sich ungebetene Gäste eingefunden, welche knabbernd gut ihr Leben an Bord „fristen“:Unwillkommene, lästige la Cucarachas wurden gesichtet. Sie sind 2-3 cm lang, von brauner Farbe und haben lange, fadenförmige Antennen. Sie sollen sich nicht nur in Grenzen halten, sondern total vernichtet werden, denn deren Fruchtbarkeit, Resistenz und Anpassungsfähigkeit sind legendär. Also herrscht Alarmstufe eins: wehret den Anfängen. Nachtaktiv, verlassen die Plaggeister bei Dunkelheit Ritzen und Spalten, lassen sich bei Verfolgung blitzschnell fallen - und weg sind sie!! Die Viecher sind Allesfresser, können 3 Monate darben und sind Überträger von Krankheiten. Aus der Apotheke besorgte, aufgestellte Giftköderfallen erweisen sich als rausgeschmissenes Geld. So ist unsere Toleranzgrenze bald erreicht, unsere Gastfreundschaft hört auf. Schapps, Schubladen, Stauräume werden ausgeräumt u. gereinigt. Hurra, ein Glücksfall: wir fangen ein Weibchen, dessen Hinterleib in der Chitinhülle aus vollen, winzigen weißen Eiern besteht. Totgesprayt, wird es über Bord entsorgt. Erschlagen oder Zertreten gewährleistet nicht die Vernichtung des Eierbeutels. Alle Lebensmittel landen in Dosen. Die Kakerlaken kleben an Kaimauern oder fliegen bei ablandigem Wind zu den Dachluken, welche wir nun vorsorglich mit zugeschnittenem Gazeschutz versehen. Einkaufsverpackungen werden rundum kontrolliert. Verbindungskabel-Löcher zugeklebt. Dann sprayen wir Fun Too nebelgleich ein und gehen spazieren. Spraydosen, gezeichnet mit 6 langen Cucarachas-Beinen und überlangen Fühlern stehen nebst Taschenlampen an strategischen Plätzen für alle Fälle bereit. Z. Zt. scheint Fun Too stubenrein zu sein. Doch wissen wir „never say never again“.
Inzwischen ist das Ruder repariert, der neue Landgang gefertigt. Der Mistral soll in 3 Tagen aufhören. Unsere nächste Destination ist das 70 sm entfernte Tabarke. Es liegt an der Korallenküste und ist der Ausklarierungshafen von Tunesien.
Wo Fun Too den Sommer verbringen wird? Schaun ma amal.

Katamarancharter weltweit
mit und ohne Skipper
Tauch-Segel-Törns
Luxus-Charter
werftunabhängig

Über 10 Jahre
Spezialist in Sachen
Kat-Charter

MC
MULTIHULL CHARTER
Astrid Haupt • Roonstr. 20 • 58089 Hagen
Tel. 02331/334895 • Fax/335410
e-mail: office@multihull-charter.com
Internet: www.multihull-charter.com

# Neues von IMAGINE

**Albert Stöcker**

Jetzt sind wir schon fast einen Monat hier im Rio Dulce, und lassen es langsam angehen. Das ist bei der Hitze hier auch am besten, denn außer einer nachmittäglichen leichten Brise rührt sich sonst kaum ein Lufthauch und die einzige Rettung ist dann ein Sprung in unseren Swimming Pool, den wir meist für uns alleine haben. Nachts regnet es immer wieder mal kräftig , oft auch mit Blitz und Donner. Habe ein altes Segel über den Baum gezogen, so können wir wenigstens unsere Luke offen lassen.
Habe in den Vormittagsstunden schon einiges von meiner Arbeitsliste abgearbeitet, dann wird es zu heiß.
In der kleinen Ortschaft Fonteras sind wir fast jeden zweiten Tag, gibt doch ständig was zu erledigen und auch ohne das ist der Besuch immer wieder ein Erlebnis. Von den Indiofrauen am Straßenrand kaufen wir uns etwas zu Essen, Reis, Hühnchen, scharfe Teigtaschen, Tortillas, selbst kochen kommt nicht günstiger.
Inzwischen sind die meisten unserer Seglerfreunde abgereist, neben uns liegen noch Horst und Ingrid mit ihrer Reinke "Aviva".
Dank wifi verbringe ich wieder zu viel Zeit vor dem Computer, begrenzt allerdings durch die noch höhere Temperatur hier im Salon, da fließt der Schweiß in Strömen, dann schnell in den pool.

Es regnet heute den ganzen Tag, das sind die Begleiterscheinungen des tropischen Sturms Alex, der seit gestern einen Namen hat und z.Zt. vor Honduras liegt. Er soll nach NW ziehen, über Belize. Für die Nacht sind 50-60 kn angesagt, wir gehen davon aus, dass er sich an die Vorhersage hält und uns verschont.
Anbei noch ein paar Bilder von hier.
Die Reinke („Aviva“ am Steg neben uns) sieht man ja relativ häufig unterwegs, ein typisch deutsches Fahrtenseglerboot, nicht schön aber stabil, nicht schnell aber sicher. Als ich mir unsere „Imagine“ daneben so betrachtete wurde mir einmal mehr bewußt, dass wir auf unserem Katamaran bei gleicher Länge im Vergleich zum Monohull doch über erheblich mehr Bewegungsspielraum verfügen, abgesehen vom angenehmeren Segeln ohne Schräglage und Rollen, weniger Tiefgang etc. Natürlich ist jedes Boot ein Kompromiß, doch wir sind inzwischen mit unserer Wahl recht zufrieden.

**Windwäscheschleuder, IMAGINE neben Reinke-Mono, Flussnetzfischer**

# Leichtwindrenner CORSAIR 37

**Klaus Ehm**

Der Corsair 37 ist das größte, komfortabelste und geräumigste Schiff der Corsair-Trimarane. Es soll auch ältere, mehr Komfort und Lebensraum gewohnte Segler auf längere durchaus mehrwöchige Törns locken. Wie bei den kleineren Einheiten wurde bei diesem Modell eine Achter-Kajüte eingebaut, die bei dieser Schiffsgröße den Platz im Cockpit nicht beeinträchtigt, unter Deck aber eine wirklich komfortable Doppelkoje bietet. Beim ersten Schlag rund Fehmarn hatte ich als F-9A bzw. C-31-Segler Bedenken, dass Vergrößerung und komfortablere Innenausstattung eigentlich ein trägeres und langsameres Schiff ergeben müssten. Diese Befürchtung wurde schnell ausgeräumt: Der C-37 ist ein lebendiges Schiff, bei Leichtwind wie bei stärkerem Wind meinem F-9A überlegen in der Geschwindigkeit und im angenehmeren, sprich trockeneren Seeverhalten. Die kleineren CORSAIR-Modelle sind als seegängige Küstenkreuzer gedacht, der C-37 dagegen ist ein seegängiges Schiff, bei dem Hochseetauglichkeit von Anfang an im Pflichtenheft stand.

**Ausstattung**

Ausgerüstet ist das Schiff mit Beschlägen und 42“-Winschen von Harken, Karbon-Drehmast mit Harken-Druckrutschern, Karbonbaum mit Lazy-Bag zum Segelstauen und einschiebbarem (2,50m) Karbon-Bugspriet. Der drehbare Mast ist Diamant-verspannt und wird nach französischem System von Drahtvorstag (Vorsegelwickelanlage an Bugspitze) und zwei synthetischen Wanten auf die Schwimmer gehalten. Am Bugspriet werden Wickler für Gennacker und Screacher gefahren. Diese liegen, verpackt in Reißverschluss-Würsten im Netz entlang dem Mittelschiff. Die Netze sind aus grobmaschigem, geflochtenem und nicht geknotetem Dyneema-Material, grundiert gegen UV-Strahlung (Sonderanfertigung des Eigners).

Im Ankerkasten wird ein 16kg-Bügelanker gefahren. Der Steuermann kann seiner Arbeit bequem sitzend am Heck nachgehen, die drahtlos kommunizierenden Instrumente (Sonderausstattung) sollten wegen besserer Auf-Sicht für den Steuermann am Schiebeluk angebracht werden. Interessante Lösung für das Dreh-Mastproblem: Der Drehwinkel des Mastes (und damit der Windrichtungsanzeige im Masttopp) wird über einen Drahtlos-Geber mit Kompass an der Nase des Mastfusses ins System eingespielt und in die Datenausgabe eingerechnet. Als Abdrift-verhinderer dient ein über zwei Leinen zu bedienendes Steckschwert, das bis in 1,83 m Tiefe reicht. Das Ruder ist angehängt, senkrecht zu ziehen (Schwertprinzip) und wird mit Pinne bedient.

Als Flautenschieber dient ein drehbarer HONDA-Außenbordmotor, zu koppeln mit Ruder und Pinne.

Insgesamt ist das Konzept mit Pinnensteuerung, angehängten Ruder, Steckschwert und Außenborder eher auf Geschwindigkeit und Trailerbarkeit ausgelegt als auf übermäßigen Komfort, trotz der respektablen Schiffsgröße.

**Wohnen**

Ausbau und Innenausstattung sind einfach, aber von guter Qualität. Im Vergleich mit den dänischen Dragonfly Trimaranen wirkt der Innenausbau weniger „schiffig“, mehr

CORSAIR C-37
Diverse Details, u.a. Synthetische Wanten mit sog. Deadeyes
Ankerkasten mit 16 kg-Bügelanker
2:1 Fall am Kopfbrett mit Druckrutschern
Dyneema-Netz ohne Knoten, angeschlagen mit Gummileine

„amerikanisch“ mit wenig Holz, aber vielen hellen Kunststoffflächen. Im Vorschiff sind die Wände teppichüberzogen.
Der im Salon als Mitteldinette angeordnete Tisch bietet knapp für 5-6 Segler Platz. Abgesenkt entsteht ein Doppelbett. Mit den beiden Vorschiffskojen und dem zusätzlichen Salonsofa und der Doppelkoje in der Achterkajüte ergeben sich so 7 Kojen für den Wochenendtörn. Ohne den abgesenkten Tisch 5 Kojen für einen längeren Urlaubstörn und für zwei Paare ausreichend Platz für ein paar Sommermonate.Wer keine klaustrophoben Ängste hat, wird die Kojen in der Achterkajüte bevorzugen; dies sind die größten und bei Seegang ruhigsten Plätze. Dort ist aber nur Sitzhöhe. Erreichen lässt sich die Achterkajüte durch einen schmalen Zugang vom Salon aus unter das Cockpit oder über eine große Außenluke im Heckbereich.
Die Nasszelle ist ein separierter Raum mit üppigen Abmessungen, die Kombüse mit Mehrflammengaskocher, Spüle und Stauraum voll ausreichend. Der Standard-Kühlschrank wurde gegenüber der Kombüse unter der Sitzgruppe eingebaut.
Zwei nicht zu öffnende Riesenfenster in den Salonwänden sorgen für ausgezeichnete Helligkeit und Rundumsicht.

**Leichtwindsegeln**

Mit leichten und wechselnden Winden aus südwestlichen Richtungen konnte ich mir einen Eindruck von den Leichtwindeigenschaften unter Standardbesegelung und mit wickelbarem Gennacker verschaffen. Bei dem schwachen Lüftchen (3-6 Knoten) und Glattwasser zeigt sich die Stärke eines leichten Trimarans sofort. Es war erstaunlich. Wie bei meinem F-9A machte das Schiff Fahrt fast ohne Wind. Die anderen Schiffe motorten nahezu ausnahmslos, während wir beständig 2,5 bis 6 Knoten machten, also mit Windgeschwindigkeit segelten. Unter Gennacker legten wir um einen Knoten zu.

**Starkwindsegeln**

Christoph Wentland berichtete schon vor einigen Jahren über den C-36:„Zunächst war wieder Flaute, aber nach kurzer Zeit regte sich aus NO ein leichtes Lüftchen, so dass wir wieder Segeln konnten, allerdings nur hoch am Wind. Die Versuche mit Screacher etwas mehr als die vorhandenen 3-4 Knoten Fahrt heraus zu kitzeln scheiterten. Allerdings nahm der Wind kontinuierlich zu, und drehte etwas mehr auf Ost. Dadurch steigerte sich unsere Fahrt auf 6-7 Knoten. Langsam kam das Kap bei Creveni Kritz in Sicht und dahinter ein Wellenbild mit leichten Schaumkronen. Werner sagte beginnende Bora für den Golf von Triest voraus. Der Wind nahm weiter zu auf 10-12 Kn und unsere Geschwindigkeit auf etwas mehr als 8 Knoten. Nach dem Runden des Kaps konnten wir abfallen auf ungefähr halben Wind, bzw. teilweise noch etwas raumer, also auf den Idealkurs für einen Multihull. So wurde es denn auch, traumhaftes Segeln auf diesem „Bretter-Kurs“. Sofort nach dem Abfallen kletterte die Geschwindigkeit über die zehn Knoten-Marke. Aber damit war nicht Schluss, der Wind nahm weiter zu, und unsere Geschwindigkeit ebenfalls, bald waren 14-15 Knoten erreicht und die Gischt begann zu fliegen. Richard der ambitionierte Strandkat-Segler steuerte und man konnte seine Augen deutlich leuchten sehen. Alle waren wir begeistert von der Geschwindigkeit und der Mühelosigkeit, mit der das Schiff diese erreichte. Beim Abfallen, auf Höhe des Kaps waren wir gerade fertig mit unserer „Mittags-Brotzeit“, und alle Vorräte, quasi ein komplettes kaltes Buffet mit mehreren Gängen stand noch im Cockpit.
Der weiterhin auffrischende Wind und zunehmender Wellengang gemahnten uns zügig aufzuklaren. Kaum war dies geschehen, klet-

Weitere Details, u.a. Karbonbaum mit Segelstausystem.
Drehbarer Mastfuß mit Reffrollen und Leinen zum Mastrotieren. Der Mastfuß ist nicht mit dem Baum gekoppelt.
An der Nase ein drahtloser Geber, der den Mastdrehwinkel ins Daten- bzw. Navigationssystem einspielt
Am Karbon-Bugspriet werden Gennacker und Screacher gewickelt

terte das Log auf aufregende 18 Kn: Multihull-Segeln vom Feinsten bei super Sonnenschein. Wir nahmen den Traveller etwas nach Lee und öffneten das Groß ein wenig, um etwas Power zurück zu nehmen. Mit einem von den unerfahrenen Seglern am Steuer wäre ich jetzt unruhig geworden, aber Richard, der Strand-Kat-Mann, steuerte sorgfältig und konzentriert. Dank der neuen Amaform, die im Vorschiffs-Bereich deutlich mehr Auftrieb hat, zeigte das jetzt hart gepresste Schiff trotzdem keinerlei Tendenz zum Unterschneiden. Unglaublich für mich, unser C-31R würde jetzt unsere volle Aufmerksamkeit fordern und einiges an Arbeit mit dem Traveller und/oder der Schot. Sicherlich kommt hier auch die Größe des Schiffs zum Tragen, aber die neue Amaform dürfte den deutlich größeren Beitrag zu dieser Verbesserung der Stabilität beitragen. Das Schiff ist bei viel Wind wesentlich steifer und einfacher zu segeln, als unser 31R, obwohl es bestimmt schneller ist und auch genauso lebendig erscheint. Die Weiterentwicklung und Vergrößerung hat das Schiff ausgeglichner, „runder“ und viel komfortabler gemacht.

Die Geschwindigkeit betrug jetzt ständig zwischen 17 und 19 Knoten, kurzfristig wurde mehrfach die 20 Knoten-Marke überschritten, bei Windstärken zwischen 20 und 25 Knoten. Als ich für einige Zeit die Pinne übernahm, konnte ich nur bestätigen, keinerlei Unsicherheit oder Schwierigkeit. Das Schiff lag völlig ausgeglichen und ruhig am Ruder und folgte willig den Ruderbewegungen. Das Segeln war wie ein Traum - im Rausch der Geschwindigkeit hätte ich noch stundenlang dahin gleiten können. Aufgrund der sich zunehmend aufbauenden Wellenhöhe von mittlerweile 1,5-2 m segelte das Schiff zwar zunehmend nasser, und der Steuermann wurde fast ständig von der versprühenden Gischt durchnässt, aber es kam kein Gefühl der Unsicherheit auf. Ich denke, unter günstigen Bedingungen und mit einem erfahrenen Steuermann kann das Schiff durchaus die 25 kn Marke überschreiten, ohne ein besonderes Risiko einzugehen.“

**Maschinenfahrt**

Am Heck wirkt ein HONDA Außenborder, 20 PS, in Langschaftausführung mit High Thrust (Schub-)-Schraube. Ruder und Außenborder werden durch eine pfiffige Kombination aus einem Rohr mit darin laufenden Tampen in Verbindung mit einer Kamm-Klemme miteinander gekoppelt. Die Manövrierfähigkeit wird dadurch wesentlich erhöht. Eine solche Koppelung sollte bei allen Trimaranen mit Außenborder angestrebt werden. Unter Vollgas macht das Schiff ca. 8 Knoten, 5-6 Kn können als Marschfahrt angesehen werden. Aufstoppen lässt sich aus voller Fahrt in etwas über einer Schiffslänge. Der Drehkreis beträgt auch ca. eine Schiffslänge. Auch in Rückwärtsfahrt liegt das Schiff gut am Ruder. Der Außenborder hat natürlich einen höheren Geräuschpegel als ein Einbaudiesel zur Folge, aber der Viertakt-Honda läuft recht leise und entspricht mit seinen etwa 55 kg mehr dem Charakter eines leichten Trimarans. Ein wesentlicher Vorteil ergibt sich im Hinblick auf das Steuerverhalten: Der Außenborder ist drehbar und erleichtert dadurch das Manövrieren auf engem Raum, vor allem, wenn Gaszug und Schaltung in Reichweite der Pinne bedienbar sind.

**Reffen**

Dank des drehbaren Mastes eine mühelose Angelegenheit. Das Schiff wird auf Hoch-am-Wind gebracht, die Mastrotation wird gelöst und der Mast in den Wind gestellt, so kann das Schiff weiterhin mit guter Fahrt auf Kurs bleiben. Nachdem die Großschot ebenfalls entlastet ist, kann das Fall gelöst werden und das Segel kontrolliert nach unten genommen

Oben links: Kopplung Ruder-Außenborder mit Rohr, Leine, Kammklemme. Das dort angeschlagene Gestänge überträgt die Pinnendrehung auf das Ruder
Oben rechts: Travellermimik im Detail
Unten: Cockpit mit Luke als Zugang zu den Heckkojen. Der Mann an der Pinne macht es sich auf den Ecksitzen bequem. Am Cockpitende die Travellerschiene, die verlängert werden könnte

werden. Nachdem Reffleine und Bändsel belegt sind, werden Großschot und Mastrotation wieder dicht geholt.

**Klappen, Kranen**

Hier zeigt das ausgereifte Farrier-Klapp-System seine Vorteile. Innerhalb weniger Minuten ist der 37-er zusammengeklappt. Wenn der Mast stehen bleibt ist das Herausheben und Absetzen auf dem Anhänger auch in kürzerster Zeit erledigt. Mit Sichern auf dem Anhänger und Aufklaren lässt sich alles in zwei Stunden bewerkstelligen.

**Trailern**

Die Frage nach der Trailerbarkeit muss mit etwas Vorsicht beantwortet werden. Theoretisch und praktisch gibt es keine Schwierigkeiten: Das Schiff faltet wie die kleineren Einheiten innerhalb von Minuten. Mit Travellift oder Kran wird es dann auf den Anhänger gesetzt und mit Gurten gesichert.

Der Mast kann leider nicht mehr selbst gestellt oder gelegt werden, wie bei den kleineren Modellen, man benötigt einenMastkran. Abgelegt wird der Mast längs auf dem Schiff. Aufgrund der Breite von 3 m ist eine Sondergenehmigung erforderlich, man kann aber ohne Begleitfahrzeug fahren. Bei einem Schiffsgewicht von ca. 2.900 kg kann bei Außenborder-Motorisierung, in Verbindung mit einem Alutrailer das Maximalgewicht von Kugelkopf-Kupplungen (3,5 t) gerade noch eingehalten werden. Als Zugfahrzeug kommt nur ein Drehmomentstarker und schwerer Geländewagen oder Bus mit entsprechender Anhängelast in Frage. Gut 11,5 m Schiffslänge, 1 m Anhängerdeichsel und rund 5 m Zugfahrzeuglänge ergeben eine Zuglänge von über 17 m bei drei Metern Breite. Das sollte man sich bewusst machen. Für den erfahrenen Trailerpiloten ist das sicher eine Herausforderung, für den Unerfahrenen schnell ein Alptraum.

*Das Schiff steht zum Verkauf: info@yacht-netze.de, Telefon 0162-3310487*

Kombüse Sitzecke mit Dinette

Nasszelle Blick ins Vorschiff Vorschiffskojen

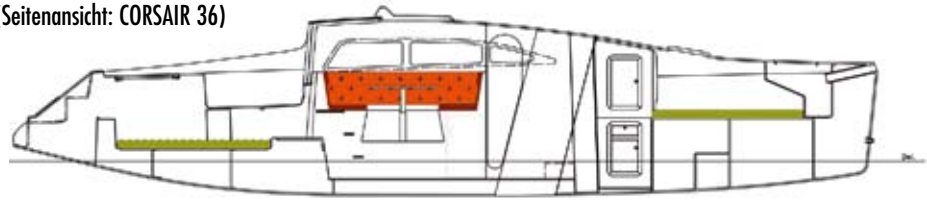
# Maße, Flächen, Gewichte

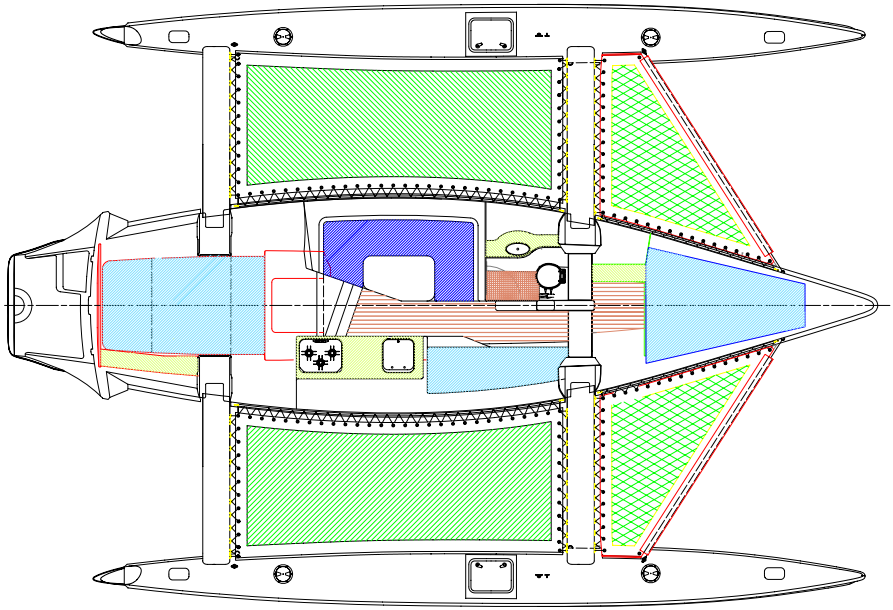
## CORSAIR 37

| | |
|---|---|
| Länge über alles | 11,30 m |
| Länge Wasserlinie | 10,66 m |
| Breite ausgeklappt | 7,85 m |
| Breite eingeklappt | 3,00 m |
| Tiefgang ohne Schwert/Ruder | 0,54 m |
| Tiefgang mit Schwert | 1,83 m |
| Großsegel | 58,64 qm |
| Fock | 28,70 qm |
| Screacher | 55,04 qm |
| Gennacker | 134,0 qm |
| Gewicht (Werksangabe) | 3.000 kg |
| tatsächlich, incl. Segel ohne Zubehör | 2.800 kg |
| Preis US$ (ab Werk Vietnam) | 266.000 |

Das Leistungspotential lässt sich abschätzen und vergleichen, wenn wir Segelfläche mit Gewicht in Beziehung setzen. Für den CORSAIR 37 sind das 87 qm bei 3 Tonnen, d.h. 29 qm/t.
Zum Vergleich: Beim CORSAIR 36 mit 75 qm Grund-Segelfläche bei 3 t Leergewicht mit Motor ergeben sich 25 qm/t. Die DRAGONFLY 920 Extreme trägt mit Groß und Genua ca. 71 qm, bei ca. 1,9 t Leergewicht mit Motor ergeben sich 26,8 qm/t. Die DRAGONFLY 1200 liegt bei ca. 19,2 qm/t, mein Farrier F-9A (60 qm, 2,4t) bei 25 qm/t, ein schneller Fahrtenkat wie z.B. Outremer 42 liegt bei ca. 18 qm/t, viele Charterkats bewegen sich mit 14-16 qm/t im Monomaran-Bereich.

Einrichtungsplan CORSAIR 37CR/37RS
(Seitenansicht: CORSAIR 36)





# Segelplan CORSAIR 37CR/37RS

| SAIL AREAS AND DIMENSIONS | | | | |
|---|---|---|---|---|
| SAIL | LUFF | LEECH | FOOT | AREA |
| MAIN | 14450<br>47.41' | 15020<br>49.28' | 4900<br>16.08' | 58.64sq.m.<br>631.2 sq.ft. |
| JIB | 12200<br>40' | 11090<br>36.38' | 4490<br>14.73' | 28.70sq.m.<br>308.9 sq.ft. |
| SCREACHER | 13870<br>45.5' | 12050<br>39.5' | 8790<br>28.84' | 55.04sq.m.<br>592.4 sq.ft |
| SPIN'R | 15822<br>51.9' | 14700<br>48.23' | 10300<br>33.8' | 120sq.m.<br>1291.7 sq.ft. |

NOTES:

1. Max. Righting Moment 122 200 N–m (90 000 ft/lb.)
2. Allow for 50mm (2") mast prebend.
3. Centroid of area, main and jib.
4. Square Top Mainsail as shown is required to be Class legal.

Mainsail is designed to be almost flush with the top of the mast as shown – do not shorten luff, which has cutout as shown for halyard clearance.

1/4 girth 3571

1/2 girth 4294

3/4 girth 4698

Vertical Batten to be used at head to ensure head stands vertical.

Mainsail batten pocket ends to suit harken Batten cars #3834 x 7 (10mm Stud)

Mainsail head board to suit harken head board car assembly #3833 x 1

Mainsail intermediate straps to suit harken cars #3836 x 2

Mainsail has 2 sets of reefpoints, positioned as shown

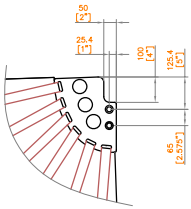
Mainsail to have Cunningham eye fitted.

Class emblem located and sized as shown.

Jib made to suit harken cruising unit 1.

All sails are to be fitted with telltales.

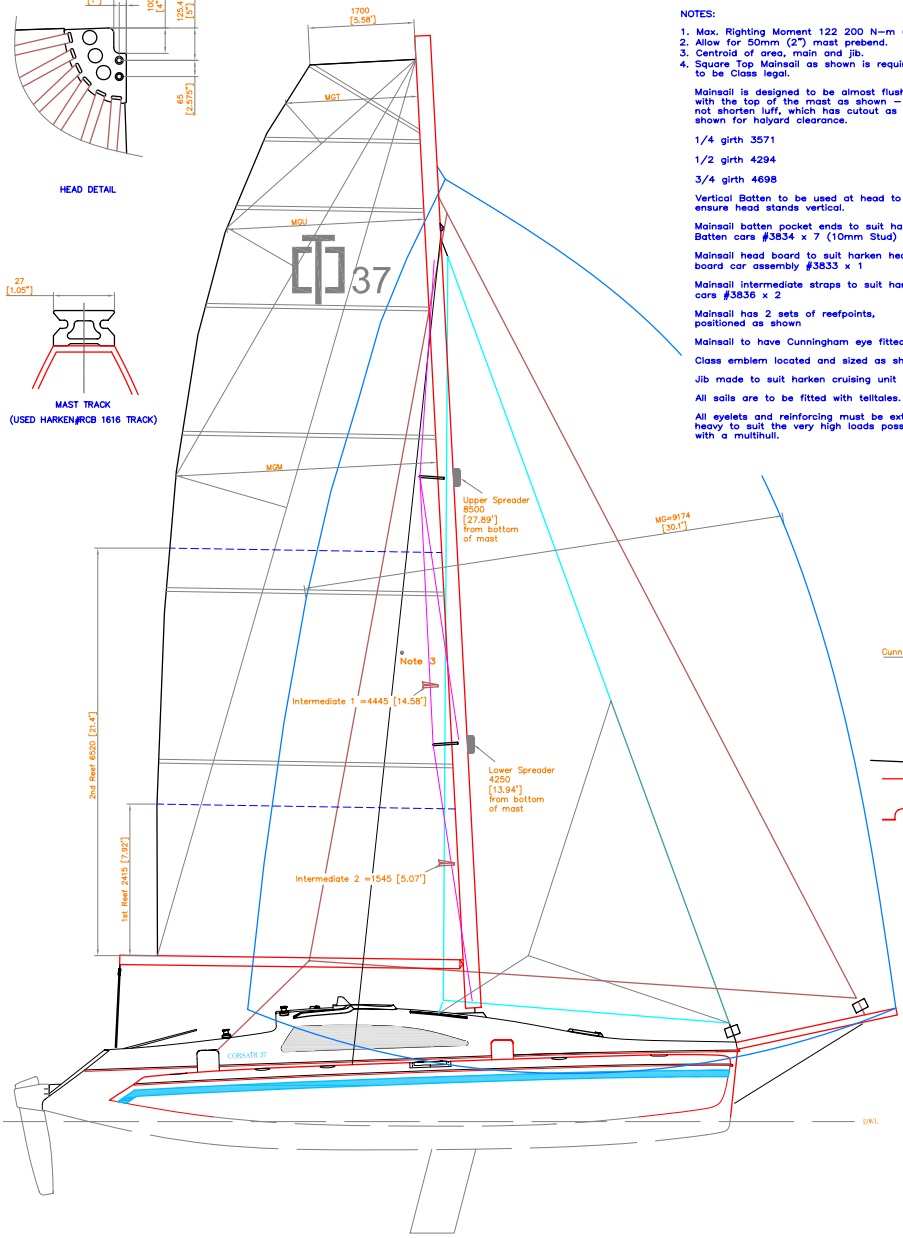
All eyelets and reinforcing must be extra heavy to suit the very high loads possible with a multihull.

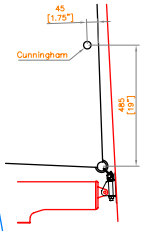



HEAD DETAIL




MAST TRACK
(USED HARKEN/RCB 1616 TRACK)




TACK POSITION

*Förde Promenade 8*

*de*

Sicher skippern!

HAMBURGER YACHT-VERSICHERUNG
Schomacker Versicherungsmakler GmbH
Katharinenhof, Zippelhaus 2 · 20457 Hamburg

Performance Cruising Catamarans Flat Panel Wood Epoxy

KONZEPTE
KASKOS
BERATUNG
LEISTEN
HARZE + HÄRTER
BOOTSBAU-SPERRHOLZ
BAUSÄTZE
SCHABLONEN
RÜMPFE
DEKOR-DESIGN & BESCHRIFTUNG

Xcat multihulls

www.x-cat.de H. Scheppelmann Fon: 0531/ 263 5995 email: hsberater@web.de

Ein Segelboot, hochtechnisch und sportlich zugleich, zum erschwinglichen Familienpreis. Leicht soll alles sein – das Segeln, das Trailern, das Slippen und das Pflegen. Corsair Marine lässt immer wieder alles überarbeiten, lässt neue Entwicklungen einfließen, verbessert die technischen Konstruktionen und steigert die Leistung, reduziert das Gewicht und vergisst dennoch nicht, an das schöne Design und die Sicherheit zu denken.

Corsair Marine Deutschland
(Deutschland, Österreich, Schweiz)
Wettersteinstraße 16
D- 82024 Taufkirchen
Tel: 089-3082344
aws-werner.stolz@t-online.de
www.corsair-germany.com
www.corsair-challenge.com

CORSAIR MARINE INTERNATIONAL

Corsair Dash 750 Corsair Sprint 750 Corsair 28 Corsair 31 Corsair 37 Corsair 50

# Refit FORMAT 700 - Trailerbarer Kat, es geht doch

**Wolfgang Sorg über die Wiederbelebung eines guten Designs**

Bei der ersten Mehrrumpfwelle in England waren Trailer-Schiffe die Ausnahme (Klapp-Tri Telstar), weil nicht erforderlich. Das änderte sich Ende der 80er, als in Frankreich die MH-Werften wie Pilze aus dem Boden schossen und auch trailierbare oder zumindest demontierbare Kats anboten. Sie überzeugten durch beste Performance, verloren aber in den 90igern eindeutig das Rennen um die Gunst der Käufer gegen die trailierbaren Tris. Diese bieten bei gleicher Länge und Speedpotential deutlich mehr Komfort und sind vor allem leichter auf- und abzubauen. Zusätzlich umgehen die klappbaren Tris das Liegeplatz-Problem, sodass mittlerweile ansehnliche Großserien produziert werden. Dagegen versanken die trailierbaren Kats trotz der Wiederbelebungsversuche von Aventura, Argonaut und Helios sowie einiger Selbstbauten à la Wharram von den Stückzahlen her in der Bedeutungslosigkeit.

Mitte der 90iger war Jürgen Peter auf der Suche nach einem kleinen Fahrtenkat für die Ostseetörns von Vater mit Sohn. Mit seinem eigenen Entwurf wollte er die bestehenden Entwürfe in 3 Punkten verbessern: Ausreichend Platz in den Rümpfen durch „Schnullerform“, ordentliche Sitzgelegenheit beim Segeln durch ein Cockpit in jedem Rumpf sowie einfaches Abbauen/ Slippen mit 2-3 Personen. Es wurden Formen gebaut und mittlerweile segeln incl. einiger Selbstbauten über 10 Einheiten.

Nach der Strandung sind die Linien gut erkennbar

Abfahrt Giavola/GR: Jeder Rumpf auf eigenem Wagen

Variante „Ausziehbar auf Trailer“

Für das Kernproblemen der trailierbaren Kats, der Auf- und Abbau, werden beim F 700 beide Varianten angewendet. Die Bau-Nr. 1 kann auf dem Trailer auf die volle Breite von 465 cm gebracht werden, was aber eine stabile Konstruktion der Streben und Schienen erfordert (Foto 05). Dabei werden die Rümpfe durch die durchgesteckten Beams fixiert. Bei den folgenden Bauten hat jeder Rumpf eine eigenes lenkbares Wägelchen, diese wiederum stehen auf einem günstigen, weil standardmäßigem Kfz-Trailer. Der Aufbau ist etwas aufwendiger, weil die Rümpfe sauber positioniert werden müssen (Fotos 03 und 07).

Nachdem ein heftiger Scirocco die Mooring aufgelöst hatte, lag ein F 700 am Strand in Griechenland, sodass man die schöne Schnullerform und das gelungene Design in aller Ruhe bewundern konnte. Nach 25 Jahren mit Trimaranen reizte es mich, dieses nette Böttchen wieder flott zu machen, zumal die Substanz, sprich Wandstärke Laminat, bekannt reichlich dimensioniert ist, sodass der geharzte griechische Wein bedenkenlos als Getränk eingesetzt werden konnte.

Zusammen mit Nusser-Yachtbau in Günzburg wurde der Kat einem umfassenden Refit unterzogen: Segelfläche vergrößern und Gewicht reduzieren, damit Speedpotential erhöhen, die Optik verbessern und ein Minimum an Komfort einbauen.

Neue Segel: Mylar Tapedrive Großsegel mit Square-Head 21qm (+ 2 qm), Rollfock Dacron 10qm sowie zusätzlich ein Code Zero / Top-Drifter 21qm dazu Topwanten aus Mylar, Großbaum Kevlar mit Einleinenreff

Gewicht: Neues, leichteres Schwert und Ruderanlage, Gewichtsreduziereung bei Beschlägen , damit zusätzliches Gewicht durch Cockpitwanne, Ankerkästen und Einbauten kompensiert.

Aufbau bei der Variante mit Wägelchen

ULTRAMARIN

Komfort: Kochgelegenheit, Chemie-WC, 2 gute Kojen, Autopilot, feste Cockpitwanne und zusätzliches Netz am Bug.
Die erste Saison zeigte, dass der eingeschlagene Weg richtig ist, aber auch noch Optimierungen im Detail erforderlich sind (Holepunkte, Schwertmechanismus).
Bei schönem Wetter ein Traumschiff mit unglaublich viel Platz, bei Regen und Welle eher ungemütlich und nach wie vor begrenzte Zuladung. Da es einhand schnell stressig wird, sind zwei mit wenig Gepäck die ideale Besatzung, und so wars ja auch geplant.

Konkurrenz AVENTURA

Konkurrenz BICOK

Umbau am Heck

Billy im Staukasten

Für die Badeplattform versetzter Ruderbeschlag

Montage der festen Cockpitwanne

Einbau des Ankerkastens

Eigners Steuerbord-Koje

Backbords Kombüse mit Gastkoje

Probeaufbau bei Nusser-Yachtbau, Günzburg

Längsseits im flachen Hafen

Die Arbeit hört nie auf

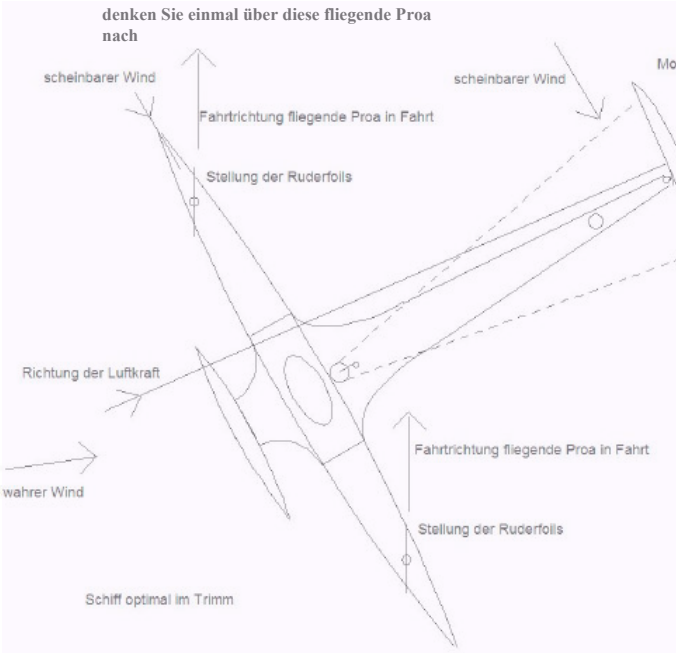
CATALYST mit neuer Segelgarderobe

# www.dieproa.de

## Horst Sammler mit einer Webseite über das etwas andere Mehrrumpfboot

**Was ist eine Proa?**
Ein Schiff, bei dem der Wind immer von der gleichen Seite kommt, das vorwärts und rückwärts segelt, ein Mehrrumpfboot mit nur einem Ausleger.
Es gibt aber auch Auslegerboote, die über Stag gehen und nur in eine Richtung fahren.

**Warum gibt es so wenige Proas?**
Viele Segler haben noch nie etwas von Proas gehört, geschweige denn eine gesehen. Wie kommt das? Diese Boote wurden jahrhundertelang im pazifischen Raum eingesetzt, wo das Wasser warm ist und eine Kenterung für die Polynesier kein Beinbruch war. Alle bisherigen neueren Konstruktionen haben das Problem des Kenterns auch, denn klassisch wird der Ausleger in Luv gefahren, hebt leicht ab und muss dann per Schot balanciert werden. Durch die Verringerung des Wasserwiderstandes




wird das Boot dann sehr schnell. Aber bei einer Böe kippt man leicht mal um. Auch die Steuerung, die im Pazifik hauptsächlich mit des Segeln geschah, entsprach nicht den Bedingungen in unseren engen europäischen Gewässern und Häfen.
Als Weiterentwicklung zu dieser pazifischen Proa hat man versucht, eine atlantische Proa zu entwickeln, die den Ausleger in Lee hat. Dieser Bootstyp wurde 1968 mit der „Three Cheers“ eingeführt, weil sie beim Blauwassersegeln die nötige Kentersicherheit bietet, denn der Auftrieb des Auslegers in Lee bringt durch sein Volumen ein Mehrfaches an aufrichtendem Moment, als das Gewicht des Auslegers in Luv. Aber der Ausleger wird durch die Besegelung wie bei einem Katamaran ins Wasser gedrückt mit der Gefahr des Unterschneidens und einem bremsenden Moment um die Hochachse.
Man hat noch nicht erkannt, daß Proas mit Schratsegeln (senkrecht mittschiffs geriggte Segel) eigentlich Fehlkonstruktionen sind. Der Luvausleger kentert und der Leeausleger bremst.

**Das hebende Rigg**
Anders sieht die Sache aus, wenn man das Rigg auf den Leeausleger stellt und nach Luv neigt. Jetzt wird das ganze Schiff angehoben und

wenn es gelingt, die resultierende Luftkraft der Besegelung auf den Lateralschwerpunkt zu lenken, entsteht überhaupt kein krängendes Moment.
Ein Schiff mit Schratsegeln kann immer nur solange beschleunigen bis das Kippmoment und dasaufrichtende Moment sich aufheben und das ist bei der herkömmlichen Proa und bei Katamaranenbeim Abheben des jeweiligen Luvrumpfes der Fall (... siehe Formeln auf der Webseite).
Eine Proa mit hebendem Rigg dagegen kann solange beschleunigen, bis der Auftrieb ihr Eigengewicht erreicht, d.h. bis sie aus dem Wasser in die Luft abhebt. Auch diesen Punkt kann man berechnen und verändern(siehe Tabellenkalkulation).
Aus der Sicht der Proa mit hebendem Rigg waren die Schiffe des „33. Amerikas Cup“ auch Fehlkonstruktionen, weil beide mit abgehobenem Luv- bzw. Mittelrumpf nicht schneller segelnkonnten. Für den Sieg spielte aber das bessere Verhältnis von Vorwärtsgeschwindigkeit zu Windgeschwindigkeit die größere Rolle.

**Die neue Proa, das leichteste, widerstandsärmste, schnellste, innovativste Schiff**

Die Proa bietet sich für schnelles Segeln an, denn sie bietet die besten Voraussetzungen:

1. Sie ist das leichtest denkbare Schiff, weil sie keine unnötigen schweren Bauteile hat. Eine Segelflächenbelastung von nur 10 kp pro $m^2$ ist möglich
2. Bei der Proa läuft die Länge und der Wasserablauf am jeweiligen Heck ist hervorragend
3. Die Proa läßt sich auch ohne Ruder nur mit den Segeln steuern
4. Sie bietet die Möglichkeit des hebenden Riggs
5. Sie bietet beste Möglichkeiten zum Segeln auf Wassertragflächen (Hydrofoils)
6. Der Luftwiderstand läßt sich auf den eines Segelflugzeuges reduzieren

Die Proa ist aber keine eierlegende Wollmilchsau, Vor- und Nachteile werden nachfolgend
aufgeführt:

VORTEILE

- Leichtestes und schnellstes Schiff: strömungstechnisch, Gewicht, geringe benetzte Fläche, Länge läuft, nur Formstabilität
- Hebendes Rigg
- Gewichtsminderung durch Auftrieb der
- Segelfläche
- Hervorragende Eignung für Hydrofoils
- Tiefgang minimal (einklappbare Hydrofoils)
- Hydrofoils wirken gleichzeitig als Schwerter und Ruder
- Monoproa: formstabil und unkenterbar

NACHTEILE

- Ungeeignet für Schratbesegelung
- wenig Platzangebot, da nach beiden Enden hin verjüngend, dafür länger
- Fahrtrichtungswechsel?
- Die Doppelsteuerungskinematik ist etwas komplizierter

**Wie schnell können wir mit der Proa segeln?**

Die meisten absoluten Geschwindigkeitsweltrekorde zu Wasser und zu Lande wurden mit Proas aufgestellt, obwohl ihre Möglichkeiten bisher keineswegs ausgeschöpft wurden.
Mit dem hebenden Rigg haben wir gleichzeitig das Problem der Krängung und das des Gewichts gelöst, denn die an den Segeln erzeugte Luftkraft teilt sich auf in Vortrieb, Auftrieb (der das Gewicht des Bootes verringert) und Querkraft (die das Schiff sogar über die schrägen Hydrofoils aus dem Wasser ziehen kann). Segeln schneller als der Wind ist daher kein Problem.
Aber wieviel Mal schneller als der Wind können wir segeln?
Dreifache Windgeschwindigkeit scheint zur Zeit gelungen zu sein.

*sammlerh@gmx.de*

# Der Brummel-, Grab- oder Versteck-Spleiss

**Klaus Ehm spleisst Synthetische Wanten nach einer Anleitung von Eric Precourt (www.precourt.ca)**

Vor dem Start sollten Sie folgende Anmerkungen beachten:
1. Die Länge des Spleiss-Tampens muss mindestens das 48fache des Seildurchmessers betragen. Bei einem 9mm-Seil müssen das demzufolge 48 x 9 mm = 432 mm sein (www.colligomarine.com empfiehlt den 72 fachen Seildurchmesser)
2. Beim Öffnen bzw. Teilen des Geflechtes stellen Sie sicher, dass sich auf jeder Seite des Loches die gleiche Anzahl an Fasersträngen ergibt, sodass die Last gleichmäßig aufgeteilt wird
3. Beim Teilen der Faserstränge dürfen keine Einzelfasern wegstehen
4. Beim „Begraben“ des Tampens (damit ist gemeint, dass der Tampen komplett in der Leine versteckt wird) muss dieser perfekt verjüngt werden. Ein mangelhaft verjüngter „begrabener“ Tampen kann einen Bruch des Spleisses am Tampenende zur Folge haben.
Wurde perfekt verjüngt, dann behält die Leine ihre vorgegebene Bruchlast. Dieser äußerst wichtige Aspekt darf nicht auf die leichte Schulter genommen werden
5. Beim „Begraben“ des Tampens soll der Tampen 15% bis 20% länger im Seil begraben werden als er selber lang ist. Der Grund ist, dass der im Seil versteckte Tampen dieses aufdickt und damit in der Länge schrumpfen lässt - es wird kürzer. Diese Verkürzung muss ausgeglichen werden: Wenn der Spleiss-Tampen z.B. 450 mm lang ist, muss er in einem 520 - 540 mm langen Seilstück „begraben“ bzw. versteckt werden.
Jetzt kann es losgehen.

**Bild 1**
Messen Sie den Tampen ab und markieren Sie den Anfang (siehe Anmerkung 1)
Dann öffnen Sie das Geflecht mit einem Fid an der Markierung am Anfang des Tampens (siehe Anmerkungen 2 und 3)

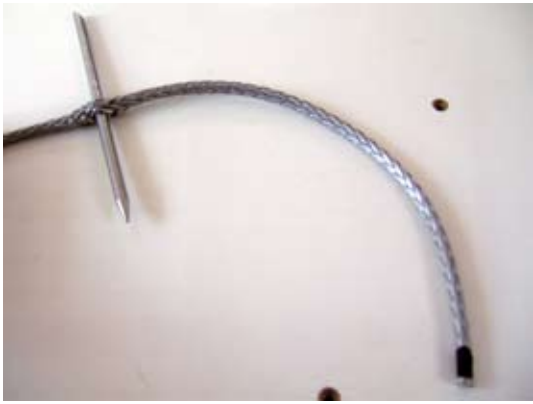


**Bild 2**
Ziehen Sie den Tampen durch das eben gestochene Loch

**Bild 3**
Ziehen Sie den Tampen vollständig durch das Loch bis die Innenseite des Seiles außen liegt

**Bild 4**
Nun schlingen Sie die Leine um die Kausch,beginnend am obigen Loch, und bilden so eine Schlinge. Ziehen Sie diese gut an und markieren Sie das Seil dort wo es an das obige Loch stößt.

**Bild 5**
Stechen Sie mit dem Fid durch die Markierung (siehe Anmerkungen 2 und 3)

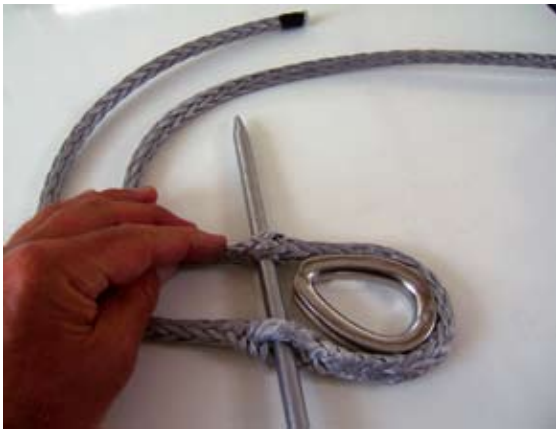


**Bild 6**
Ziehen Sie das Ende des Tampens durch das eben gestochene Loc

Bild 7
Genauso wie in Bild 3 wird der Tampen wieder durch die Leine gezogen, bis die Innenseite außen liegt

**Bild 8**
Wir haben nun zwei Löcher, deren Innenseiten außen liegen

**Bild 9**
Ziehen Sie nun am ersten Loch (das Loch, das näher am Tampenende ist), das längere Seilstück heraus (nicht das Tampenstück

**Bild 10**
Ziehen Sie weiter, bis das zweite Loch durch das erste gezogen ist

**Bild 11**
Nun ziehen Sie am zweiten Loch den tampenseitigen Teil der Leine

**Bild 12**
Ziehen Sie nun alles zusammen bis das Auge des Spleisses geformt ist

**Bild 13**
Drücken Sie jetzt die Kausch in das Auge des Spleisses

**Bild 14**
Als nächstes müssen Sie den Tampen in der Leine „begraben“ bzw. verstecken. Dazu nimmt man den Fid.
Stechen Sie das Eintrittsloch des zu begrabenden Tampens in die Leine so nahe wie möglich an der Schlinge des Spleisses

**Bild 15**
Stechen Sie das Austrittsloch des Tampens in die Leine (siehe Anmerkung 5)

**Schritt 16**
Schieben Sie den Tampen (geht evtl. auch ohne Fid) durch das Eintrittsloch in das Seil

**Schritt 17**
Begraben Sie den Tampen bis zum Austrittsloch

**Schritt 18**
Schieben Sie die Abdeckung des Tampen zurück und legen Sie soviel wie möglich vom Tampen wieder frei

**Bild 19**
Jetzt kommt der wichtigste Teil des Unternehmens: Die perfekte Verjüngung des Tampens. Dazu muss er markiert, entflochten und beschnitten werden.
Wenn Sie z.B. eine 12fach geflochtene Leine vorliegen haben und der Tampen ist 480 mm lang, dann teilen Sie 480 durch 12 (ergibt 40 mm) und kürzen die Faserstränge alle 40 mm ein. Markieren Sie die Faserstränge

**Bild 20**
Beschneiden Sie die Faserstränge

**Bild 21**
Ihr perfekt sich verjüngender Spleiss-Tampen

**Bild 22**
Nun müssen Sie nur noch den Mantel zurück über den verjüngten Spleiss-Tampen streichen und fertig ist er, der Brummel-Grab- oder Versteck-Spleiss.

# Boots- und Flohmarkt

**Suche gut segelnden 12-14m Katamaran oder Trimaran, auch Unfall oder fortgeschrittenes Projekt.** klausehm@web.de, Tel. (07236) 130639, Mobil 015156163709

**Edel-Cat 35** aus fam. gesh. Gründen abzugeben. Bau-Nr. 103/93 10.9x6.04m, 67m² Segelfläche +Spi+Blister, Schlauchboot 2,6m, AB 3,5 PS. Navigatinsger. Funk, Kühlkompr., Ankerw., 40m Kette+30m Seil. Anker 16kg neu. Air Marine, Antrieb Hydr. 30 PS. Backofen, alles was man braucht. Liegeplatz Triest, günstig. Segelt bis der Wind genau von oben kommt. Zum Frühjahr abzugeben, mit Unterstützung. VB 85.000 Euro. Info 08424-470 oder catcolin@freenet.de

**Corsair 28 AC,** Bj. März 2009, L 8,66 m, B 6,10 m / 2,50 m, T 1,50 m / 0,36 m,Topausstattung, incl. Trailer u. AB, NP 121.500 Euro, aus gesundheitlichen Gründen zu verkaufen. FP 104.900 Euro. Ausstattungsliste anfordern, E-Mail: heinz@schriefers.de

**Balticat 46,** 14 x 7,20 m, 1999, Holz-Epoxy, schneller sehr gut kreuzender Tourenkat ausgerüstet für weltweite Fahrt. Genaue Beschreibung und Ausrüstung unter www.katamaran-shambala.de Tel. 017629523895

**Furuno Radargerät, Model 1720,** gebraucht, komplett mit Masthalterung, funktionsfähig, Kabelstecker müssen neu verdrahtet werden, Gebrauchsanweisung in Englisch, an Selbstabholer, Euro 50, Arne Wölper, Pinneberg, 04101- 690948

**Original Kaczirek Bügelanker,** 9 kg, neuwertig 100 Eur, **2 Gebo-Luken „Flushline“,** außen 38x24 innen 33x19 originalverpackt, pro Stück 130 Eur, Reststück 2 Meter **V4A Kette 8 mm,** 25 Eur, w.sorg@gmx.net

**Wharram Tiki 23 TANOA,** 7,1x4,1x0,45 0,75t, Bj. 1989, nie länger als 6 Wochen jährlich gesegelt. Mittelmeer, Ostsee, Schweden, Norwegen. LP Rostock. Die TANOA ist als Kreuzung zw.Tiki 21 und Tiki 26 zu klassifizieren. Prof. gebaut,sicher, küstentauglich, trailerbar inkl. ALUTrailer und so leicht in jedes Revier zu transportieren. Komplett segelfertig, bestens ausgestattet. Motor, 3 Segel + Blister, Deckszelt, Log, Lot, Kompass, Funk, Navtex, VB 9.900 Euro. Axel Hübscher, info@rasolar.de

**Leopard 38,** Bj. 2001, Hochseekat, 2 x Atlantik, EU-versteuert, superstabil,v iel Platz, überall Stehhöhe, Topausrüstung,NP 300.000, Segel gut, 2x40PS, 3 Anker, E80, Radar, Tauchzeug, Angelzeug, Rett-Insel, Epirb, Seeanker, SAT-Tel., fast Alles 2008/2009, LP Lanzarote,VB 149.000 Euro, Inzahlungnahme/ Teilfinanzierung denkbar, Tel. 0049-89-90019146 oder slow-joe2@web.de

Wegen gesundheitlichen Problemen verkaufe ich **Minitri,** 5,10 x 3,10m in Sandwich-Bauweise (Glasfaer/Airex). Werftbau von Phil Young. Gewicht von Mittelrumpf und Schwimmern 40kg, somit auf Autodach transportabel, zum halben Neupreis mit allem Zubehör. Beschreibung in Heft 89. Kohlefasermast 5m, Trampolins, Moth-Segel. Aufbau ohne Werkzeuge, alle Verbindungen mittels 8mm Augbolzen. Passender Dachträger. Kreuzt ohne Schwert! Speed >20kn. **HONDA AB**, 2 PS, neuwertig, nur einmal Probelauf. Neupreis 735 EUR, für 480 EUR. Kurt Diekmann, Tel. 089/643748

**9m-CATALAC**, Bj. 78, Bau-Nr. 138, 1. Hand. Liegt Ostsee. Verkauf aus Alters- u. Gesundheitsgründen. VHB 40.000 EU. Umfangreiches Zubehör. Telefon abends, Groenwoldt, (05162) 7569

**Trimaran Clou 8,** Bau-Nr. 2 mit Harbeck Tandemtrailer. Baujahr 1991, 8 x 5,6/4,48m, Eigenbau, Bootsbausperrholz, Epoxid, Gewebe. Innen Esche furniert, Kanten massiv Esche, Umleimer Kirschbaum, Polster schwarz mit zartem roten Muster. Stehhöhe im Salon, 2 bequeme Kojen im Vorschiff, Kleiderschrank, Wassertank, Küche, AB Johnson 9,9 KW mit Fernschaltung, Liegeplatz: Biograd/Kroatien. Preis 35.000 EU. Peter Scholtissek, Tel. 09283 477578, E-Mail: Peter.Scholtissek@t-online.de

**Edel-Cat 26,** leicht trailerbarer schneller Open-Bridge-Kreuzercat, 8,5x4,1x0,6 m, 42 qm, ca. 900 kg, Refit 2005/6, auf 100 km/h Trailer, 8 PS Johnson, Beiboot und Zubehör sofort (schweren Herzens), lieber in Etappen aus Altersgründen abzugeben. Preisvorstellung kompl. incl. Trailer und Beiboot ca. 18.000 Eu. Tel. 07153/52316, karlgrohe@hotmail.de**,** www.edel-cat26.de

**Prout Snowgoose,** 11,3x4,65m, 1. Hand, nur Eigner gesegelt, Bj 79, Motoren und Segel tlw. erneuert, Radar, 2* Echolot, 2 GPS, 4 Anker, diverse Segel, Groß gelattet, segelklar für große Fahrt, Fon 0421/6396409, Liegeplatz Butjadingen